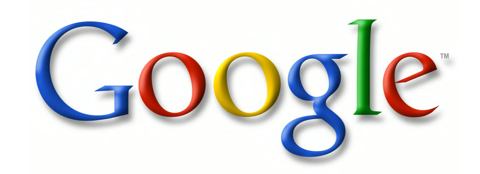


Commission arbitrale instituée "pour statuer sur les réclamations existant entre le Gouvernement impérial ottoman et la Compagnie

MINISTÈRE

DU COMMERCE ET DES TRAVAUX PUBLICS

CHEMINS DE FER ORIENTAUX

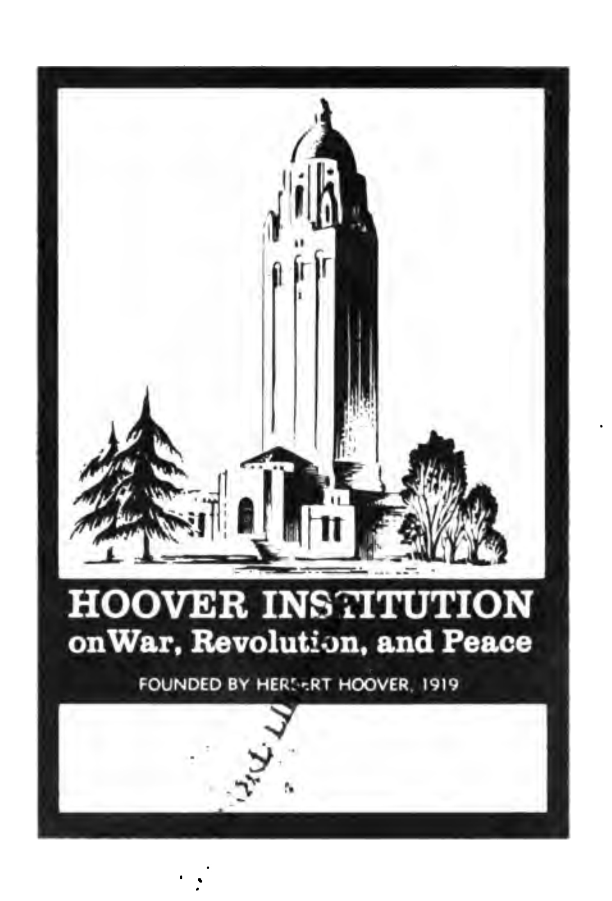
ARBITRAGE DE 1903

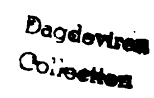
(COMPROMIS, PROCÈS-VERBAUX, SENTENCES ET AVIS SÉPARÉS)

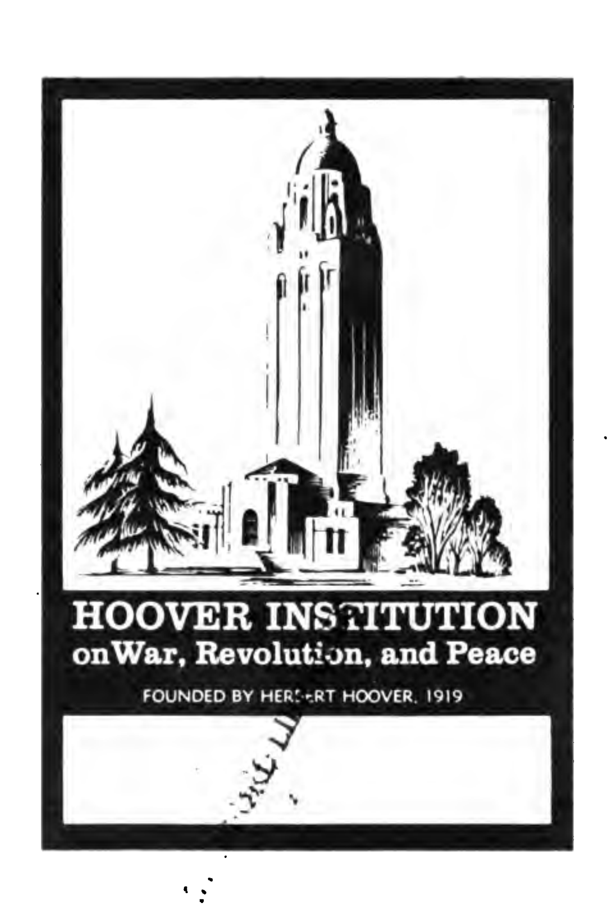


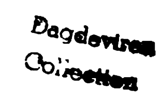
CONSTANTINOPLE
IMPRIMERIE
H. MATTEOSIAN
—
1904.




HOOVER INSTITUTION
on War, Revolution, and Peace
FOUNDED BY HERBERT HOOVER, 1919




HOOVER INSTITUTION
on War, Revolution, and Peace
FOUNDED BY HERBERT HOOVER, 1919



PROCÈS-VERBAUX

ET SENTENCES

DE LA

COMMISSION ARBITRALE

CONSTITUÉE EN 1319/1903

A L'EFFET DE STATUER SUR LES DIFFÉRENDS

ENTRE

LE GOUVERNEMENT IMPÉRIAL OTTOMAN

ET LA

COMPAGNIE D'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX



CONSTANTINOPLE

Imprimerie H. Matteosian

—

1904.

ACTE DE COMPROMIS

DÉFÉRANT A L'ARBITRAGE

LES CONTESTATIONS EXISTANT

ENTRE

LE GOUVERNEMENT IMPÉRIAL OTTOMAN

ET LA

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX

ACTE DE COMPROMIS

Entre le Gouvernement Impérial Ottoman, représenté par Son Excellence Zihni Pacha, Ministre des Travaux Publics, d'une part,

Et la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux, représentée par son Directeur, Monsieur Ulrich Gross, d'autre part,

Il a été arrêté ce qui suit:

Diverses contestations et réclamations, ci-après énumérées, existant entre les deux parties sus-désignées, il a été convenu de les déférer à la décision d'une Commission Arbitrale.

En conséquence, les parties ont conclu le compromis suivant:

Article 1er

La Commission Arbitrale, instituée d'un commun accord, est composée de quatre arbitres, savoir:

1° Son Excellence Djélal Bey, Ministre de l'Instruction Publique,

2° Son Excellence Gabriel Effendi Noradounghian, Conseiller Légiste de la Sublime-Porte,

Arbitres nommés par le Gouvernement Impérial;

3° Monsieur le Conseiller Ministériel Etienne de Kvassay, Président du Tribunal Impérial et Royal Consulaire d'Appel à Constantinople,

4° Monsieur Milliard, Avocat à la Cour d'Appel à Paris, Sénateur, ancien Garde des Sceaux de France,

Arbitres désignés par la Compagnie d'Exploitation.

Article 2.

Les questions à soumettre à la Commission Arbitrale sont les suivantes:

II.

A. Demandes du Gouvernement Impérial.

1° Résiliation des Conventions de location et des autres Contrats accessoires actuellement en vigueur, pour la raison que la Compagnie ne s'est pas conformée à leurs dispositions, ainsi que pour tous autres motifs à faire valoir;

2° Le Gouvernement Impérial ayant été lésé dans le mode de partage des recettes de l'exploitation qu'établit la Convention de 1885, demande tendent à faire ordonner la révision et le redressement des comptes des frais d'exploitation et de l'excédent des recettes; le paiement, avec intérêts, à l'Etat de la part lui revenant dans le surplus ainsi établi jusqu'à ce jour; les modifications à apporter dans la susdite Convention, à l'effet d'éviter dans l'avenir des dommages au Gouvernement Impérial en prenant pour base les frais réels d'exploitation;

3° Demande tendant à lever l'opposition faite par la Compagnie à la jonction des voies ferrées existant sur les quais de Salonique avec celles des Chemins de fer Orientaux et à dédommager le Gouvernement Impérial du préjudice qui résulte de cette opposition;

4° Demande tendant à faire juger que les dispositions de l'Art. 5 de la Convention d'emprunt concernant les transports militaires au tiers du prix, s'appliquent également aux approvisionnements et aux objets militaires,; à condamner la Compagnie à rembourser à l'Etat, avec intérêts, les sommes qu'elle a perçues en plus jusqu'à présent de ce chef;

5° Réfection et remise en état d'exploitabilité de la voie parallèle d'environ 36 kilomètres entre Kouléli-Bourgas et Andrinople; passation aux recettes nettes des frais d'exploitation perçus par la Compagnie pour ce tronçon;

6° Demande tendant à faire ordonner que les travaux qui ne remplissent pas certaines conditions ne peuvent être qualifiés de travaux d'agrandissement et qu'aucun travail d'agrandissement ne pourra être entrepris sans l'autorisation préalable et formelle du Gouvernement Impérial;

7° Demande tendant à faire préciser, par sentence, la franchise douanière dont aurait à jouir la Compagnie, dans les limites précises de l'Art. 24 du Cahier des charges, ainsi que d'autres dispositions;

8° Demande tendant à faire rejeter la prétention de la Compagnie au paiement de loyers pour les locaux affectés aux services douaniers dans certaines

stations et à la condamner à la restitution, avec intérêts, des sommes par elle perçues jusqu'à ce jour de ce chef;

9° Paiement, avec intérêts, des droits de douane sur les objets importés de l'étranger par la Compagnie, du 20 Janvier 1875 au 20 Avril 1888, et soumis à ces droits, conformément à la sentence rendue, le 18 Juin 1888, par la Commission Arbitrale précédente;

10° Demande tendant à mettre à la charge de la Compagnie les frais qu'entraîne, selon elle, le contrôle de ses télégrammes par les Fonctionnaires délégués du Ministère Impérial des Postes et Télégraphes;

11° Demande tendant à assujettir la Compagnie à soumettre les tarifs des transports internationaux à l'examen et à l'approbation du Gouvernement Impérial, conformément aux dispositions de la Convention à quatre, et à adjuger à l'Etat des dommages-intérêts pour les préjudices éprouvés de ce chef;

12° Restitution au Gouvernement Impérial des terrains et immeubles, sis à Dédéaghatch et ailleurs, que détient actuellement la Compagnie et qui excèdent la quantité indispensable pour son exploitation;

13° Demande de paiement, avec intérêts, des sommes accumulées provenant de la quote-part du Gouvernement Impérial dans les recettes de la ligne Uskub-Zibeftché;

14° Demande de paiement, avec intérêts, des sommes accumulées provenant des frais de contrôle dont la Compagnie est tenue conformément à son Cahier des charges;

15° Paiement, avec intérêts, de la quote-part accumulée revenant au Gouvernement Impérial dans les loyers des immeubles qui font partie du domaine du chemin de fer et donnés à bail à des particuliers par la Compagnie;

16° Paiement, avec intérêts, des sommes accumulées provenant de la quote-part afférente au Gouvernement Impérial dans les recettes produites par les amendes;

17° Demande tendant à condamner la Compagnie à n'accorder aucun permis de circulation sans le consentement du Ministère Impérial des Travaux Publics et à faire préciser ceux des Fonctionnaires auxquels la Compagnie. est teune d'accorder lesdits permis, conformément aux dispositions de l'Art. 17 du Cahier des charges de l'exploitation;

18° Demande tendant à condamner la Compagnie à lever tous obstacles

qu'elle oppose aux Municipalités, à l'occasion de l'apposition des numéros réglementaires sur les stations, immeubles et dépendances du chemin de fer;

19° Toutes autres demandes accessoires, subsidiaires ou reconventionnelles à exposer devant le Tribunal Arbitral.

B. – Demandes de la Compagnie d'Exploitation.

1° Dommages et intérêts pour l'inexécution des engagements imposés au Gouvernement Impérial, par les Articles 12 et 17 de la Convention d'Exploitation du 18 Mai 1872 et l'Article 5 de la Convention spéciale de la même date: détermination des autres conséquences de cette inexécution;

2° Demande de remise à la Compagnie d'Exploitation du raccordement entre la station actuelle et le port de Salonique, y compris les voies de quai avec toutes les dépendances et accessoires de ce raccordement;

3° Demande tendant à ce que le Gouvernement Impérial se conforme à la stipulation de l'Article 12 de la Convention d'Exploitation du 18 Mai 1872, d'après laquelle aucun droit ne peut être perçu du chef de l'usage des quais, stipulation lésée par la concession accordée à la Liste Civile pour la construction et l'exploitation du port de Salonique.

Paiement des dommages et intérêts pour les préjudices subis par la Compagnie des Chemins de fer Orientaux, du chef de la perception des droits de quai pour les marchandises transportées par le Chemin de fer de et vers Salonique, ainsi que la restitution des sommes payées par la Compagnie à titre de droits de quai pour les marchandises destinées à elle;

4° Demande de délivrance ou de garantie de libre jouissance de divers terrains dépendant du domaine du chemin de fer, occupés par la Litse Civile ou des tiers, notamment à Salonique, Constantinople, Makrikeui, Tcherkeskeui et Dédéaghatch, et de dommages-intérêts pour la non délivrance ou la dépossession de ces terrains ou la privation de leur libre jouissance;

5° Demande tendant à ce que le Gouvernement Impérial soit tenu d'intervenir dans tous procès qui sont ou seront intentés à la Compagnie par des tiers à raison de terrains du Chemin de fer ou de ses dépendances; dommages-intérêts pour le préjudice éprouvé par la Compagnie du chef de procès de cette nature intentés jusqu'à ce jour;

6° Demande tendant à ce que le Gouvernement Impérial se conforme à l'Ar-

ticle 4 de la Convention spéciale du 18 Mai 1872, concernant l'accomplissement des formalités douanières dans l'intérieur des stations; dommages et intérêts pour le préjudice causé jusqu'à ce jour par l'inexécution de cette stipulation;

7° Paiement de la quote-part du Gouvernement Impérial du chef des travaux d'agrandissement et paiement du prix d'autres travaux exécutés pour le compte du Gouvernement Impérial, ainsi que les sommes en capital, en dommages et en intérêts réclamées par la Compagnie dans sa mise en demeure en date du 3 Mai 1902 sub points 1 et 2;

8° Paiement de la part contributive du Gouvernement Impérial dans les frais de l'agrandissement de l'atelier de Yédicoulé et de ses dépendances;

9° Dommages et intérêts à raison de diverses mesures ayant eu pour effet de mettre obstacle à la libre circulation du matériel roulant, notamment par la Commission Militaire de Moustapha-Pacha;

10° Dommages et intérêts à raison de la perception de droits accessoires dans les gares par des tiers;

11° Dommages et intérêts à raison des entraves mises à la circulation des voyageurs et des marchandises, par les difficultés relatives à la délivrance des *teskérés* et par d'autres mesures administratives;

12° Indemnité du chef de droits d'entrée et de sortie payés par la Compagnie aux Autorités de la Roumélie-Orientale;

13° Restitution de différents dépôts versés et paiements effectués à l'Administration Impériale des Douanes pour l'introduction d'objets exempts du droit de douane d'après les Conventions et détermination de l'étendue de cette franchise conformément à l'entente intervenue en 1892;

14° Paiement des prix de transports militaires et autres dûs par le Gouvernement Impérial;

15° Paiement de loyers dûs par le Gouvernement Impérial pour l'Administration Impériale des Douanes;

16° Paiement des sommes dues à la Compagnie du chef de diverses interruptions de l'exploitation, y compris celle mentionnée sub point 3 de la mise en demeure N° 7083, du 3 Mai 1902, de la Direction des Chemins de fer Orientaux;

17° Paiement de l'indemnité versée par la Compagnie à la dame Coronian pour le compte du Gouvernement Impérial;

18° Tous intérêts et accessoires se rattachant aux diverses réclamations et créances ci-dessus énumérées;

19° Toutes autres demandes accessoires, subsidiaires ou reconventionnelles à exposer devant le Tribunal Arbitral;

20° Paiement des montants dus par le Gouvernement Impérial à titre de suppléments de taxe pour les voyages effectués sans billets dans les trains par des militaires de l'Armée Impériale;

21° Paiement des amendes dues à la Compagnie pour des bestiaux écrasés par les trains;

22° Réglement par le Gouvernement Impérial du dommage occasionné à la Compagnie par suite de la détérioration de la ligne ferrée par des insurgés entre Vucitrn et Mitrovitza.

Article 3.

Chacune des Parties signifiera à l'autre, par acte notarié, dans les quatre mois à courir du jour de la signature du présent Compromis, les mémoires ou conclusions par écrit ou imprimés, en quadruple exemplaire, développant ses diverses demandes et les moyens à l'appui, en y annexant les copies des pièces qu'elle entend produire.

Les parties recevantes auront chacune un délai de trois mois pour signifier à l'autre, par acte notarié, leurs mémoires ou conclusions par écrit ou imprimés, égalment en quadruple exemplaire, développant leurs réponses aux demandes formulées contre elles. — Si ce délai devient insuffisant par suite de nécessité de correspondance, de recherche ou d'enquête, les parties seront en droit d'en réclamer, par voie notariée, la prorogation d'un mois encore.

Dans la semaine qui suivra l'échéance des termes indiqués aux alinéas précédants et qui, suivant les cas, s'élèveront à sept ou huit mois, la Commission Arbitrale se réunira dans la Capitale Ottomane, à l'effet de statuer sur les différends respectifs.

Après cet échange de pièces, l'introduction de nouvelles réclamations n'est plus admissible.

Toutefois, chacune des parties pourra produire des mémoires, conclusions ou réponses complémentaires ou subsidiaires qui seront communiqués à l'autre partie. — Mais si l'une d'elles y argue des faits ou moyens nouveaux nécessitant correspondance, recherche ou enquête, l'autre partie aura le droit de demander un délai

raisonnable pour préparer sa réplique. – En cas de désaccord des deux parties, la Commission Arbitrale fixera ce délai.

Les conclusions et les réponses peuvent être développées ensuite de vive voix, si l'une des deux parties le demande.

Article 4.

En cas d'absence, maladie ou empêchement quelconque de l'un des Arbitres, il devra être remplacé par la partie qui l'aura choisi, dans le délai de vingt jours à compter du moment où les trois autres Arbitres auront constaté ce fait et l'auront consigné dans un procès-verbal.

A défaut de remplacement dans le délai de vingt jours fixé ci-dessus, il sera passé outre et les trois autres Membres de la Commission Arbitrale délibèreront valablement, mais ne pourront statuer qu'à l'unanimité, et en cas de désaccord, il sera procédé comme il est indiqué aux Articles 9 et 10 ci-après.

Article 5.

La Commission Arbitrale se réunira autant que possible tous les jours, excepté les jours fériés.

Elle arrêtera elle-même les détails et règles de la procédure à suivre devant elle, ainsi que l'ordre dans lequel les diverses questions qui lui sont soumises devront être discutées par les parties et jugées par elle, de manière à accomplir sa tâche le plus promptement possible.

Elle tiendra de ses séances et de ses délibérations des procès-verbaux qui seront signés par tous les Arbitres.

En cas de dissentiment sur la rédaction des procès-verbaux, il sera dressé des procès-verbaux séparés.

Elle statuera sans être tenue aux formalités et délais de procédure.

Ses décisions seront prises à la majorité des voix, sauf l'éventualité prévue dans l'Article précédent.

Article 6.

La sentence arbitrale devra être rendue et signée, au plus tard, dans le délai de trois mois à partir de la date de réunion de la Commission Arbitrale mentionnée à l'Article 3.

Dans le cas où les Arbitres n'auraient pas statué par sentence ou déclaration de partage, dans ledit délai de trois mois, sur toutes les questions qui leur seront soumises, le délai sera de plein droit prorogé de deux autres mois.

Ce délai de cinq mois sera prolongé de plein droit d'un mois encore, dans l'éventualité où un des Arbitres – étant remplacé aux termes de l'Article 4 dans le dernier mois du délai susénoncé – le nouvel Arbitre en ferait la demande.

Si, jusqu'à l'expiration du terme total de cinq ou six mois, suivant les cas, un ou plusieurs Arbitres avaient refusé de se prononcer sur une ou plusieurs questions, les autres Arbitres devront l'inviter ou les inviter, dans le délai de dix jours et par voie notariée, à exprimer leur avis.

Et, faute par lui ou par eux de donner l'avis demandé dans les dix jours de cette invitation, il sera passé outre et la décision rendue par les autres Arbitres deviendra obligatoire pour les deux parties, à moins qu'il n'y ait partage entre eux, auquel cas il sera procédé conformément aux dispositions des Articles 9 et 10 ci-après.

Article 7.

La sentence arbitrale sera motivée point par point et statuera sur chacun des chefs de demande sur lesquels il y aura eu unanimité ou majorité des voix.

Elle sera rendue en dernier ressort, sera exécutoire de plein droit et ne pourra être attaquée ni par l'appel ni par aucune voie quelconque.

Article 8.

Dans le cas où il y aurait lieu de commettre un ou plusieurs experts pour faire un rapport sur des questions techniques, lesdits experts seront désignés par la Commission Arbitrale qui fixera le montant de leur rémunération et recevra leur rapport.

En ce cas, les délais fixés par l'Article 6 pourront être prolongés d'un mois au maximum par la Commission Arbitrale.

Celle-ci statuera sur les honoraires qui devront être alloués aux Arbitres et également répartis entre eux.

Article 9.

S'il y a partage sur une ou plusieurs des questions soumises à la Commission Arbitrale, les Arbitres éliront un Sur-Arbitre pour les départager.

IX.

Le Sur-Arbitre ne pourra être nommé qu'après que les Arbitres auront épuisé toutes les questions qui leur sont soumises.

Article 10.

Le Sur-Arbitre devra statuer, dans le délai de deux mois à partir de son acceptation, sur les rapports des Arbitres contenant les questions au sujet desquelles il y a eu partage, accompagnés des conclusions et réponses des parties et de toutes les pièces produites par celles-ci.

Il pourra aussi inviter les parties en contradictoire à lui fournir telles explications qu'il jugera nécessaires.

Le Sur-Arbitre est dispensé de conférer avec les Arbitres, mais il devra se ranger, dans tous les cas, à l'un des avis exprimés par les Arbitres divisés.

Sa sentence sera rendue en dernier ressort, sera exécutoire de plein droit et ne pourra être attaquée ni par l'appel ni par aucune voie quelconque.

Fait en double, à Constantinople, conformément à l'Iradé Impérial en date du 4 Chewal 1320 /21 Décembre (v. s.) 1318.

Le 4/17 Janvier 1903.

Signé: ZIHNI
„ ULRICH GROSS

PROCÈS-VERBAUX

DES DÉLIBÉRATIONS

DE LA

COMMISSION ARBITRALE

Procès-Verbaux des Délibérations
de la Commission Arbitrale.



I.

L'an 1903 (1319) et le 18 Septembre /1er Octobre, le Tribunal Arbitral institué par le Compromis qui a été signé le 4/17 Janvier 1903 (1318) entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie d'exploitation des Chemins de Fer Orientaux conformément à l'Iradé Impérial du 4 Chewal 1320 /21 Décembre 1318, s'est réuni à huis clos à la suite de la séance publique et dans la même salle du Ministère des Affaires Etrangères à la Sublime Porte.

Il a décidé de suivre la même procédure qu'en 1888. La délibération a porté sur la 18ème Demande du Gouvernement Impérial (Numérotage des stations) et sur la 20ème Demande de la Compagnie (Paiement du montant des voyages effectués sans billets par les militaires), demandes qui ont été discutées par les mandataires des parties à l'audience d'aujourd'hui.

Les Arbitres après discussion ont décidé qu'ils continueraient l'examen de ces deux questions à une séance ultérieure.

II.

L'an 1903 (1319) et le 20 Septembre /3 Octobre, le Tribunal Arbitral s'est réuni à huis clos et a repris son délibéré sur les Demandes Nos 18 du Gouvernement et 20 de la Compagnie.

Il a arrêté sa décision sur la Demande No 18 et décidé qu'elle serait formulée en une sentence partielle dont la rédaction a été confiée à l'un des Arbitres et lui sera soumise avant d'être signée.

Il sera ainsi procédé dorénavant et ces sentences partielles seront rédigées en un original qui restera entre les mains du Président et dont une copie signée du Président S. E. Djélaleddin Pacha et du Greffier Me Vuccino sera remise à M. de Kvassay.

Les Arbitres ne s'étant mis d'accord ni sur la 20ème, ni sur la 21ème Demande de la Compagnie (Amendes pour bestiaux écrasés par les trains) qui a été discutée à la séance du 18 Septembre, en ont renvoyé l'examen à une séance ultérieure.

III.

L'an 1903 et le 22 Septembre /5 Octobre, le Tribunal Arbitral s'est réuni à huis clos et a délibré sur la 20ème et la 21ème Demande de la Compagnie. Les Arbitres ont arrêté leur décision et chargé l'un d'eux de la rédiger.

Puis ils ont abordé l'examen de la 8ème Demande du Gouvernement et de la 15ème Demande de la Compagnie (Loyers des locaux douaniers) qui ont été discutées par les mandataires des parties à la séance du 20 Septembre /3 Octobre. Ne s'étant pas mis d'accord, ils ont renvoyé la discussion à une date ultérieure.

La délibération a ensuite porté sur la 17ème Demande de la Compagnie (Créance Coronian).

Le Tribunal avant d'arrêter sa décision, a résolu d'adresser une communication au Ministère de la Justice pour demander quelles sont les dispositions de la loi ottomane sur la compensation et sur la question des intérêts.

IV.

Le 25 Septembre /8 Octobre de la même année le Tribunal Arbitral s'est réuni à huis clos.

Il a approuvé la rédaction des 3 sentences suivantes: Sentence N° 1 Numérotage des stations; N° 2 Amendes des militaires voyageant sans billets; et N° 3 Amendes pour les bestiaux écrasés par les trains. Ces trois sentences sont signées et datées de ce jour.

Le Tribunal a arrêté sa décision sur la question des loyers des stations (Demandes N° 8 du Gouvernement et 15 de la Compagnie) et chargé un des Arbitres de la rédaction de la sentence.

V.

Le 2/15 Octobre le Tribunal Arbitral s'est réuni à huis clos et a approuvé la rédaction de la sentence sur les loyers des stations. Les Arbitres ont signé cette sentence qui est datée de ce jour et porte le N° 4.—

VI.

Le 26 Octobre 1903, la Commission Arbitrale s'est réunie à midi $^1/_2$ à huis clos à la Sublime-Porte pour délibérer.

La délibération a porté sur les 1ère et 2ème Demandes du Gouvernement (Résiliation des Conventions et redressement des comptes.)

VII.

Le 29 Octobre 1903, la Commission Arbitrale s'est réunie à 11$^1/_2$ h. à huis clos à la Sublime-Porte pour délibérer.

On a continué la délibération sur les 1ère et 2ème demandes du Gouvernement. Les Arbitres se sont mis d'accord et ont chargé l'un d'entre eux de rédiger la sentence.

La délibération a porté ensuite sur la 1ère demande de la Compagnie relative aux ports, quais et routes. L'accord n'a pu se faire sur cette question entre les Arbitres et un procès-verbal de partage a été dressé et signé.

VIII.

Le 31 Octobre 1903 la Commission Arbitrale s'est réunie à midi à huis clos à la Sublime-Porte pour délibérer.

La délibération a porté d'abord sur la 5ème Demande de la Compagnie (Procès en Roumélie Oriantale et dommages-intérêts à raison de ces procès). Les Arbitres se sont mis d'accord et ont chargé l'un d'eux de préparer la sentence.

La délibération a porté ensuite sur la 4ème Demande du Gouvernement (Transport du matériel militaire). Les Arbitres se sont également mis d'accord sur cette question et ont chargé l'un d'eux de préparer la sentence.

IX.

Le 7 Novembre 1903, la Commission Arbitrale s'est réunie à midi $^1/_2$ à huis clos à la Sublime-Porte pour délibérer.

Elle a pris connaissance des sentences N° 5 sur la question de la résiliation et N° 6 (Transports du matériel militaire) qui ont été approuvées et signées par les Arbitres.

X.

Le 12 Novembre 1903, la Commission a repris sa délibération avant la séance publique. Elle a discuté les réclamations concernant les terrains divers (Demandes 12ème du Gouvernement et 4ème de la Compagnie), les raccordements des voies à Salonique (3ème Demande du Gouvernement et 2ème de la Compagnie) et les droits des quais à Salonique (3ème Demande de la Compagnie).

XI.

Le 14 Novembre 1903, la délibération a porté de nouveau sur les réclamations discutées dans la séance précédente.

XII.

Le 16 Novembre 1903, les Arbitres n'ayant pu se mettre d'accord au sujet des diverses questions discutées à la séance à huis clos du 12 Novembre, le partage a été déclaré. Ensuite ils ont délibéré sur les réclamations de la Compagnie N° 10 (Taxe dans les gares) N° 11 (Tezkérés) N° 16 (Interruption du trafic), et l'accord ayant été établi sur ces questions, un d'entre eux a été chargé de rédiger les sentences y relatives.

XIII.

Le 19 Novembre 1903, ils ont continué leur délibéré de la séance précédente

XIV.

Le 21 Novembre 1903, la Commission Arbitrale a délibéré sur la question des agrandissements (6ème Demande du Gouvernement, 7ème et 8ème de la Compagnie) et sur la question de la franchise douanière. Les Arbitres ont délibéré, arrêté et signé les sentences Nos 7 (Procès en Roumélie-Orientale) et 8 (Taxes).

Elle a délibéré également sur les autres questions portées à son ordre du jour.

XV.

Le 23 Novembre 1903, elle a continué son délibéré sur la question des agrandissements et des dégâts causés par les inondations. N'ayant pu se mettre d'accord, le partage a été déclaré au sujet de cette question. La Commission a

délibéré ensuite sur la question des formalités douanières à Constantinople et à Salonique faisant l'objet de la demande de la Compagnie N° 6 et sur la question de Kouléli-Bourgas. De même ils ont délibéré sur les réclamations relatives aux droits de douane antérieurs à 1888, aux perceptions en Roumélie Orientale, aux indemnités pour mesures administratives, à la créance Coronian et aux interruptions du trafic, et ont décidé qu'un d'entre eux préparera les sentences relatives à ces questions ainsi qu'à celle de la détérioration de la ligne de Mitrovitza conformément aux indications arrêtées.

XVI.

Le 25 Novembre (n.s.) les Arbitres réunis à huis clos ont d'abord arrêté et signé les procès verbaux de partage concernant les terrains divers, la jonction des voies à Salonique, les droits des quais à Salonique et les agrandissements. De même ils ont arrêté et signé les sentences: 9 (Droits de douane antérieurs à 1888). 10 (Perception en Roumélie Orientale), 11 (Indemnités pour mesures administration), 12 (Détérioration de la ligne de Mitrovitza), 14 (interruption du trafic).

Ils ont repris ensuite le délibéré sur les questions relatives à la voie parallèle de Kouléli-Bourgas, aux frais de contrôle, à la Franchise douanière et aux Tarifs internationaux. L'accord s'étant établi, un d'entre eux a été chargé de rédiger les sentences y relatives.

XVII.

Le 28 Novembre 1903 (n. s.) la commission a repris son délibéré à huis-clos sur les questions suivantes: Circulation du matériel roulant à Moustapha Pacha, Amendes de police, Loyers des immeubles, contrôle des télégrammes.

L'accord s'étant établi entre eux à l'égard de des questions un d'entre eux a été chargé de la rédaction ces sentences y relatives.

XVIII.

Le 17/30 Novembre 1903, la Commission Arbitrale s'est réunie à hnis-clos à la Sublime Porte.

Les Arbitres ont tout d'abord arrêté et signé les sentences suivantes: N° 15 (voie parallèle de Kouléli Bourgas) 16 (frais de contrôle) 17 (franchise douanière) 18 (Tarifs internationaux) 19 (circulation du matériel roulant à Moustafa Pacha), 20 (amendes de police), 21 (loyers des inmeubles) 22 (contrôle des télégrammes).

Ils ont ensuite délibéré sur les questions relatives aux Recettes d'Uskub-Zibeftché et transports militaires. De même ils se sont communiqués un certain nombre de noms pour les fonctions du sur-arbitre; ils ont déclaré qu'ils se renseigneraient et qu'ils reprendraient le délibéré à ce sujet à la séance suivante.

XIX.

Le 1er Décembre 1903 les Arbitres réunis à huis-clos à la Sublime Porte ont d'abord arrêté et signé les procès-verbaux de partage relatifs aux Formalités douanières et au choix du sur arbitre au sujet du quel ils n'ont pas pu se mettre d'accord.

De même ils ont arrêté et signé les sentences N° 23 (recettes d'Uskub Zibeftché) et N° 24 (transports militaires). Ayant délibéré et s'étant mis d'accord ensuite sur les questions suivantes, ils ont approuvé et signé les sentences y relatives ci-après: 25 (Demandes subsidiaires), 26 (Permis de circulation), 27 (Dépens).

XX.

Les Arbitres réunis le 2 Décembre 1903 à huis clos à la Sublime Porte ont clos et signé le présent procès verbal général.

Sublime Porte, le 19/2 Novembre/Décembre 1903.

(Signé:) **M. DJÉLALEDDIN.**
„ **CABRIEL NOURADOUNGHIAN.**
„ **V. MILLIARD.**
„ **KVASSAY.**

PROCÈS-VERBAUX

DES SÉANCES

DE LA COMMISSION ARBITRALE

PROCÈS-VERBAL No 1.

L'an 1903 (1319), le Lundi 15/28 Septembre à $2^1/_2$ heures de l'après-midi, le Tribunal Arbitral composé de:

Son Excellence Djélaleddin Pacha, Ministre de la Marine;

Son Excellence Gabriel Effendi Noradounghian, Conseiller Légiste de la Sublime-Porte;

Monsieur le Conseiller Ministériel Etienne de Kvassay, Président du Tribunal Impérial et Royal Consulaire d'appel à Constantinople;

Monsieur Victor Milliard, avocat à la Cour d'appel à Paris, Sénateur, ancien Garde des sceaux de France;

Et constitué à la suite du compromis intervenu le 4/17 Janvier 1903 entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie d'exploitation des Chemins de fer Orientaux, a tenu sa première séance dans une des salles du Ministère des Affaires Etrangères à la Sublime-Porte.

Chacun des Arbitres a déclaré accepter la mission qui lui avait été confiée.

Le Tribunal Arbitral a procédé au choix de son Président en la personne de S. E. Djélaleddin Pacha, à la désignation de Me Albert Vuccino, avocat du Barreau de Constantinople, pour remplir les fonctions de Greffier, et à celle de Diran Bey Noradounghian, adjoint des Conseillers Légistes de la Sublime-Porte, comme attaché au Greffe du Tribunal.

Le Président a déclaré la séance ouverte après avoir appelé les parties.

Le Gouvernement Impérial Ottoman était représenté par Ohannès Bey Alexanian, avocat du Ministère des Finances, Mes César Bonnet et Em. Salem, avocats, et Monsieur Scalarone, ingénieur.

Assistaient, en outre, à la séance, de la part du Gouvernement Impérial Ottoman: S. E. Yanco Effendi Vithyno, Conseiller d'Etat, S. E. Mahmoud Essad Effendi, Conseiller Légiste du Ministère des Finances, Hérante Bey Abro et Chadan Bey, adjoints des Conseillers Légistes de la Sublime-Porte.

La Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux était représentée

par son Directeur Mr Ulrich Gross, son Sous-Directeur, Mr Jacques Müller et Maîtres Jules Dietz, avocat à la cour d'appel de Paris, William d'Adler du Barreau de Vienne et Jacques Samanon, avocat du Barreau de Constantinople.

Me Dietz demande la parole pour faire observer que quelques pièces signifiées à la date du 14 Septembre 1903 à la Compagnie, en réponse à ses conclusions, portent également la signature de Mr Scalarone. Comme les pouvoirs de celui-ci n'ont pas été encore communiqués à la Compagnie Me Dietz désire, pour la bonne règle, que la situation soit régularisée. Les représentants du Gouvernement répondent qu'il sera fait droit à cette demande.

Les parties reconnaissent que toutes les communications, mémoires et conclusions, ont été échangés entre elles en conformité des dispositions du compromis.

Il est entendu que chacune des deux parties remettra à chaque Arbitre un exemplaire de toutes les pièces qu'elle produira aux débats et déjà communiqués à l'autre partie.

Quant à l'ordre des débats, la Compagnie n'ayant pu encore préparer sa réponse aux dernières conclusions du Gouvernement Impérial Ottoman portant sur la réclamation formulée dans le compromis sub. N° 1, les parties sont d'accord pour remettre la discussion de cette réclamation à une séance postérieure qu'elles désigneront prochainement.

Il est décidé que dans l'intervalle, les parties discuteront, à la prochaine séance qui aura lieu Jeudi 18 Septembre /1er Octobre 1903 à 2 heures de l'après-midi, les réclamations formulées par la Compagnie dans le compromis sub. N° 17, (Indemnité de Mme Coronian) N° 20 (Suppléments de taxe des voyages effectués sans billets), et N° 21 (Amendes pour bestiaux écrasés par les trains), et sur la réclamation formulée sub. N° 18 par le Gouvernement (Numérotage des stations).

Les parties sont également d'accord pour discuter à la séance suivante qui se tiendra le Samedi 20 Septembre /3 Octobre 1903 la réclamation formulée dans le compromis sub. N° 5 des demandes de la Compagnie (Terrains du Chemin de fer) et la réclamation formulée sub. N° 8 des demandes de Gouvernement Impérial (Loyers des locaux douaniers) réclamations connexe à celle formulée sub. N° 15 des demandes de la Compagnie (Loyers pour les services des douanes).

Les parties ont déclaré qu'elles chercheront à s'entendre, dans l'intervalle, sur les autres chefs de réclamation qu'il y aurait lieu de discuter à la séance du 20 Septembre /3 Octobre 1903 et qu'elles indiqueront au Tribunal dès la prochaine séance.

Le Tribunal décide que le procès-verbal de la première réunion Arbitrale sera signé par les représentants des parties en même temps que par les Arbitres.

Fait et signé en un seul exemplaire pour tenir lieu d'original, à Constantinople le 18 Septembre /1er Octobre 1903.

(Signé:) **M. DJELALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **V. MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

(Signé:) **O. ALEXANIAN.**
" **GROSS.**

PROCÈS-VERBAL No 2

L'an 1903 le Jeudi 18 Septembre /1er Octobre le Tribunal Arbitral s'est réuni. Le Président a déclaré la séance ouverte après avoir appelé les parties.

Le Gouvernement Impérial Ottoman était représenté par Me Ohannès Bey Alexanian, Me César Bonnet et Mr Scalarone et la Compagnie d'exploitation par les personnes présentes à la dernière séance.

Assistait à la séance de la part du Gouvernement Impérial Ottoman, en plus des personnes présentes à la dernière séance, Essad Bey, Commissaire Ottoman auprès de la Compagnie.

Lecture a été donnée du procès-verbal de la séance du 15/28 Septembre 1903 qui a été signé par les arbitres, par Ohannès Bey Alexanian, pour le Gouvernement Impérial Ottoman et Mr Gross pour la Compagnie.

Il a été décidé qu'il sera fait une seule minute de chaque procès-verbal qui restera au greffe comme original, le greffier remettra aux parties qui lui en feront la demande, des expéditions certifiées conformes par lui.

Me Dietz remet au Tribunal quatre exemplaires d'une carte géographique de la Turquie d'Europe portant le tracé du réseau exploité par la Compagnie et quatre exemplaires de la "Réponse de la Compagnie aux conclusions supplémentaires à la première Réclamation du Gouvernement Impérial Ottoman"; Me Dietz remet également aux avocats du Gouvernement deux exemplaires de chacune de ces deux pièces.

Les avocats du Gouvernement Impérial Ottoman remettent aux représentants de la Compagnie, l'acte de procuration délivré par le Ministre des Travaux Publics et contenant les pouvoirs de Mr Scalarone.

On aborde la discussion des demandes dont le Tribunal Arbitral est saisi. On commence par la 18 demande du Gouvernement Impérial (Numérotage des

stations). M s Alexanian et Bonnet pour le Gouvernement, M Dietz pour la Compagnie fournissent leurs explications.

Une pièce non communiquée ayant été mise au débat par les avocats du Gouvernement Impérial Ottoman, le Tribunal décide qu'il n'en tiendra pas compte, et que toute pièce, pour être utilement produite au cours des débats, devra avoir été communiquée à l'autre partie avant l'audience.

Le Tribunal prononce la clôture des débats sur cette réclamation.

On passe à l'examen de la 17ème demande de la Compagnie (Paiement de l'indemnité versée à la dame Coronian). Me Dietz developpe la demande de la Compagnie tant pour le principal que pour les intérêts. Les avocats du Gouvernement Impérial font observer qu'à raison de l'exception de compensation qu'ils soulèvent, cette réclamation ne saurait être discutée qu'après l'examen des demandes du Gouvernement Impérial Ottoman, qu'il leur est, dans tous les cas, impossible de s'expliquer sur la question des intérêts qui se rattache au 18e chef de demande de la Compagnie, non portée à l'ordre du jour.

Le Tribunal décide que la question du capital sera discutée immédiatement, la question des intérêts à la prochaine séance et qu'à l'avenir la discussion sur les intérêts des capitaux réclamés de part et d'autre aura lieu en même temps que celle sur le capital.

Les avocats du Gouvernement s'expliquent sur la question du capital. Le Tribunal prononce la clôture sur cette question et renvoie pour les intérêts à la séance d'après-demain, Samedi.

Les parties fournissent leurs explications sur la 20ème demande de la Compagnie (Paiement du montant des voyages effectués sans billets par les militaires). Le Tribunal, après les avoir entendues, prononce la clôture des débats, sous réserve de certaines explications à fournir par la Compagnie sur la procédure usitée avant 1899 et sur le mode d'établissement de son compte.

Le Tribunal après avoir entendu les parties sur la 21ème demande de la Compagnie (Amendes pour bestiaux écrasés par les trains) prononce la clôture des débats sur cette question.

Il a été convenu qu'on discuterait à la prochaine séance les demandes Nos 5 et 15 de la Compagnie et 8 du Gouvernement. Les parties ont dit être d'accord pour discuter à la séance de lundi 22 Septembre /5 Octobre 1903 la première des réclamations du Gouvernement Impérial Ottoman (Résiliation des conventions de location.)

La prochaine séance est fixée au Samedi 20 Septembre /3 Octobre 1903.

La séance est levée à 5 heures.

Le Tribunal s'est ensuite réuni à huis clos pour délibérer.

Fait et signé à Constantinople le 20 Septembre /3 Octobre.

(Signé:). **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **V. MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

PROCÈS-VERBAL No 3.

L'an 1903 (1319) le Samedi 20 Septembre /3 Octobre à 1 heure de l'après-midi, le Tribunal Arbitral s'est réuni.

Après avoir délibéré à huis clos pendant une heure, le Président, Son Excellence Djélaleddin Pacha, Ministre de la Marine, a fait appeler les parties et a déclaré la séance ouverte.

Le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie étaient représentés par les mêmes personnes qu'à la première séance (15/28 Septembre 1903).

Assistaient, en outre, les personnes qui étaient présentes à la dernière séance.

Lecture a été donné du procès-verbal de la séance du 18 Septembre /1 Octobre 1903 qui a été signé par Messieurs les Arbitres.

On aborde la discussion des réclamations portées à l'ordre du jour et l'on commence par celle de la 8me demande du Gouvernement Impérial Ottoman et de la 15me demande de la Compagnie qui sont connexes (Loyers des locaux douaniers). Mes Alexanian et Salem pour le Gouvernement Impérial Ottoman et Me Dietz pour la Compagnie fournissent leurs explications.

Le Tribunal prononce la clôture des débats sur ces deux chefs de demandes.

La séance est suspendue pendant une demi-heure.

A la reprise de l'audience, on passe à l'examen de la question des intérêts sur la capital réclamé par la Compagnie au 17me chef des ses demandes (Créance Coronian). Mes Alexanian et Salem pour le Gouvernement Impérial et Me Dietz pour la Compagnie exposent le point de vue de la partie qu'ils représentent. Le Tribunal prononce la clôture des débats également sur cette question.

Les parties sont d'accord pour discuter à la prochaine séance, fixée au Lundi prochain 22 Septembre /5 Octobre 1903 à 1 h. 1/2, le 1er chef des demandes du Gouvernement Impérial Ottoman (Résiliation des conventions) et pour remettre à une audience ultérieure l'examen du 5me chef des demandes de la Compagnie

(Intervention du Gouvernement Impérial dans les procès relatifs aux terrains du Chemin de fer.)

La séance est levée à 5 heures.

Fait et signé à Constantinople, le 22 Septembre /5 Octobre 1903.

(Signé:) **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **V. MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

PROCÈS-VERBAL N° 4.

L'an 1903 (1319) le Lundi 22 Septembre /5 Octobre, le Tribunal Arbitral s'est réuni à 1 heure de l'après midi et a délibéré à huis-clos.

A 3 heures le Président, Son Excellence Djélaleddin Pacha, Ministre de la Marine a déclaré la séance ouverte après avoir fait appeler les parties qui étaient représentées par les mêmes personnes qu'à la dernière séance.

Assistaient, en autre, à la séance, les personnes présentes à la dernière séance, et, en plus, Son Excellence Haïreddin Bey, Directeur Général des Chemins de fer au Ministère des Travaux Publics et Mr R. Friedrich, Ingénieur de la Compagnie d'Exploitation.

Les mandataires du Gouvernement remettent au Tribunal un exemplaire original des conclusions subsidiaires à la première Réclamation du Gouvernement et déclarent qu'ils lui en remettront trois autres exemplaires.

Les mandataires de la Compagnie présentent au Tribunal quatre exemplaires de la "Réponse de la Compagnie aux conclusions subsidiaires à la Première Réclamation du Gouvernement" et demandent qu'il leur soit fait remise par l'autre partie d'un exemplaire signé et timbré de ses conclusions subsidiaires, ce que les mandataire du Gouvernement promettent de faire.

La parole est donnée sur le premier chef des demandes du Gouvernement (Résiliation des conventions.)

Me Bonnet commence l'exposition des motifs qu'il fait valoir à l'appui de cette réclamation.

A cinq heures la séance est levée, la continuation des débats sur cette récla-

mation est remise à la prochaine séance qui aura lieu Jeudi prochain à 1 heure de l'après midi.

Fait et signé à Constantinople le 25 Septembre /8 Octobre 1903.

(Signé:) **M. DJÉLALEDDIN.**
„ **V. MILLIARD.**
„ **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
„ **KVASSAY.**

PROCÈS-VERBAL N° 5.



L'an 1903 (1319) le Jeudi 25 Septembre /8 Octobre le Tribunal Arbitral s'est réuni à 1 heure de l'après-midi.

Assistaient les mêmes personnes présentes à la dernière séance et en plus Monsieur Charles Goldstücker, Ingénieur en chef de la Compagnie d'exploitation.

Les mandataires du Gouvernement Impérial Ottoman remettent au Tribunal Arbitral: trois exemplaires des "Conclusions subsidiaires à la Première Réclamation du Gouvernement"; quatre exemplaires d'un "Exposé général des relations du Gouvernement Impérial avec la Compagnie"; un exemplaire en original du Rapport de la Commission de réception définitive des Chemins de fer de la Turquie d'Europe au Ministère des Travaux Publics, en date du 10 Août 1874 et quatre copies de quatre pièces annexes à ce rapport ainsi que quatre exemplaires de l'Extrait d'une Circulaire du Ministère des Finances de Bulgarie en date de Décembre 1899 sub. N° 5918 200.

Maîtres Bonnet et Salem fournissent leurs explications sur la première Réclamation du Gouvernement (Résiliation des Conventions).

La séance est suspendue à 4 /₂ h.

A la reprise de l'audience et après quelques explications fournies par Me A-lexanian, Son Excellence Djélaleddin Pacha donne la parole à Me Dietz pour exposer la Réponse de la Compagnie à cette réclamation.

La séance est levée à $5^1/_2$ h. La continuation des débats sur cette réclamation est renvoyée à la prochaine séance qui aura lieu le samedi 27 Septembre /10 Octobre à 2 h. de l'après-midi.

Fait et signé à Constantinople le 27 Septembre /10 Octobre 1903.

(Signé:) **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **V. MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

PROCÈS-VERBAL N° 6.



L'an 1903 (1319) et le Samedi 27 Septembre /10 Octobre, le Tribunal Arbitral s'est réuni à 1 heure de l'après-midi.

Assistaient les mêmes personnes présentes à la dernière séance.

Lecture a été donnée du procès verbal de la séance du 25 Septembre /8 Octobre 1903.

Maîtres Dietz et d'Adler exposent la réponse de la Compagnie à la première réclamation du Gouvernement Impérial et ils remettent au Tribunal quatre exemplaires des rapports du Conseil d'Administration aux 20me, 21me, 22me, et 23me Assemblées Générales (années 1899 - 1900 - 1901 et 1902).

Me Salem demande au Tribunal qu'il soit pris acte au procès-verbal des explications fournies par Me d'Adler sur la façon dont est composé le capital de la Compagnie, à moins que celui-ci ne remette un exposé par écrit sur le même sujet.

Le Tribunal estime qu'il n'y a pas lieu d'accueillir cette demande, car des éclaircissements pourront être demandés, le cas échéant, sur le chapitre en question.

La suite des débats est renvoyée à la séance qui aura lieu le lundi 29 Septembre /12 Octobre 1903 à 2 heures de l'après midi.

La séance est levée à 5 1/2 heures.

Lu et signé à Constantinople, le 29 Septembre /12 Octobre 1903.

(Signé): **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

PROCÈS-VERBAL N° 7.



L'an 1903 (1319) le lundi 29 Septembre /12 Octobre, le Tribunal Arbitral s'est réuni à 1 heure de l'après midi à la Sublime Porte.

Sur l'invitation de Son Excellence Djélaleddin Pacha, Maîtres Dietz et d'Adler pour la Compagnie et Maîtres Bonnet et Salem pour le Gouvernement fournissent leurs explications sur la 1ère et 2me réclamations du Gouvernement (Résiliation des conventions et redressement des comptes).

Me Salem communique à ce propos quatre exemplaires de deux extraits du Journal de la Chambre de Commerce de Constantinople Nos 562 (5 Octobre 1895) et 300 (27 Septembre 1900) ainsi que quatre exemplaires d'un extrait du traité sur les Chemins de fer de Picard et des transports par Chemin de fer de Bedarrides ainsi que quatre exemplaires de l'extrait des Rapports du Conseil d'Administration années 1887 - 1888 - 1889 et 1890.

La clôture des débats est prononcée pour ces questions.

Il est décidé de discuter à la prochaine séance, qui aura lieu le Jeudi 2/15 Octobre 1903 le 1er chef des demandes de la Compagnie (Dommages-intérêts pour inexécution des Articles 12, 17 et 5 des conventions du 18 Mai 1872).

La séance est levée à 5 1/2 heures.

Lu et signé à Constantinople le 2/15 Octobre 1903.

(Signé): **M. DJELALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

PROCÈS-VERBAL N° 8.

L'an 1903 (1319) et le Jeudi 2/15 Octobre le Tribunal Arbitral s'est réuni à 1 heure de l'après midi.

Les parties étaient représentées par leurs avocats au complet.

Lecture a été donnée du procès-verbal de la séance du 29 Septembre /12 Octobre 1903.

Il a été fait remise au Tribunal Arbitral de quatre exemplaires: 1° du rapport de la Commission de réception définitive des Chemins de fer de la Turquie d'Europe de 1874; 2° d'un télégramme adressé de Dédé Agatch à la Compagnie en date d'Octobre N° 1796, relatif au bateau *Olympia* qui n'a pu accoster cette échelle par suite du vent du sud; 3° d'un extrait de deux jugements rendus par la 1ère Chambre du Tribunal de Commerce de Constantinople en date du 25 Décembre 1316 (1900) Nos 124 et 96; 4° de la réponse du Gouvernement Impérial Ottoman dans l'Arbitrage de 1888 aux conclusions de la Compagnie d'Exploitation Nos V. VI. VII. VIII. (Inexécution des ports, quais, entrepôts, routes et raccordements) 5° d'une consultation de Mr le Dr von Bar à la Compagnie d'exploitation en date du 24 Septembre 1903; 6° d'une lettre du Ministre des Travaux Publics à la Compagnie du 7/19 Octobre 1890, relative à la construction du port de Dédé Agatch.

On aborde l'examen du 1er chef des demandes de la Compagnie (Dommages intérêts pour inexécution des Articles 12 et 17 de la convention d'exploitation du 18 Mai 1872 et de l'Article 5 de la convention spéciale de la même date).

Me Dietz fournit les explications de la Compagnie sur ce sujet.

La continuation des débats est renvoyée à la prochaine séance qui aura lieu après demain samedi.

La séance est levée à 5 heures.

Lu et signé à Constantinople, le 4/17 Octobre 1903.

(Signé): **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

PROCÈS-VERBAL N° 9.

L'an 1903 (1319) le Samedi 4/17 Octobre à 1 heure de l'après-midi le Tribunal Arbitral s'est réuni.

Les parties étaient représentées par leurs mandataires au complet.

Lecture a été donnée du procès-verbal de la séance du 2/15 Octobre 1903.

On continue l'examen du premier chef des demandes de la Compagnie. Me Bonnet fournit les explications du Gouvernement Impérial Ottoman en réponse à cette réclamation.

La continuation de sa plaidoirie est fixée à la prochaine séance qui aura lieu lundi prochain le 6/19 Octobre 1903 à $2^1/_2$ heures de l'après midi.

La séance est levée à 5 heures.

Lu et signé à Constantinople, le 6/19 Octobre 1903.

(Signé:) **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **V. MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

PROCÈS VERBAL N° 10.

L'an 1903 (1319) et le Lundi 6/19 Octobre le Tribunal Arbitral s'est réuni à $2^1/_2$ heures de l'après midi à la Sublime Porte.

Les parties étaient représentées par leurs mandataires au complet.

Lecture a été donnée du procès-verbal de la séance du 4 17 Octobre 1903.

On continue l'examen du premier chef des demandes de la Compagnie.

Mes Bonnet et Salem fournissent les explications du Gouvernement Impérial en réponse à cette réclamation.

Après la réplique de Me Dietz et après remise au Tribunal Arbitral par Me Salem d'un tableau des recettes des Chemins de fer de l'Etat Bulgare de 1895-1901, le Président S. E. Djélaleddine Pacha prononce la clôture des débats sur ce chef de demande.

Les parties sont d'accord pour discuter à la prochaine séance qui est fixée au jeudi 9/22 courant à $2^1/_2$ heures les demandes N° 4 (Approvisionnements militaires) et N° 10 (Contrôle des télégrammes) du Gouvernement Impérial et sur la demande N° 5 de la Compagnie (Procès en Roumélie-Orientale).

La séance est levée à $5^1/_2$ heures.

Lu et signé à Constantinople le 26/13 Octobre 1903.

(Signé:) **M. DJÉLALEDDIN.**
" **V. MILLIARD.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **KVASSAY.**

PROCÈS-VERBAL N° 11.



L'an 1903 (1319) et le lundi 13/26 Octobre le Tribunal Arbitral s'est réuni à $2^1/_2$ heures de l'après-midi à la Sublime Porte.

Les parties étaient représentées par leurs mandataires au complet.

Lecture a été donnée du proces-verbal de la séance du 6 19 Octobre 1903.

Les parties ont déclaré se rapporter à leurs conclusions écrites en ce qui concerne l'examen des chefs de demande du Gouvernement Impérial Ottoman, formulés au compromis sub:

N° 9 (Droits de douane sur objets inportés de l'étranger)
„ 10 (Frais de contrôle des télégrammes).
„ 11 (Tarifs des transports internationaux).
„ 17 (Permis de circulation).

ainsi que les demandes de la Compagnie sub:

N° 10 (Perception de droits dans les gares).
„ 11 (Délivrance des tezkérés et autres mesures administratives).
„ 16 (Interruptions de l'exploitation).
„ 19 (Demandes accessoires subsidiaires ou reconventionnelles).

Le Tribunal prend acte de cette déclaration.

On passe ensuite à l'examen du 5me chef des demandes de la Compagnie (Procès en Roumélie Orientale). Me d'Adler pour la Compagnie et Me Alexanian pour le Gouvernement fournissent les explications sur cette question.

A ce propos Me d'Adler communique:

1° Un extrait du code de la procédure civile bulgare du 15 Décembre 1891 et du 20 Février 1897 N° 38;

2° et 3° copies de deux lettres adréssées à la Compagnie par le Ministère des Travaux Publics dont l'une portant la date du 22/2 Juillet 1889 et l'autre celle du 10/23 Juillet 1901;

4° Un relevé des montants encaissés dans les procès gagnés par la Compagnie en Roumélie Orientale;

5° et 6° deux extraits de communications du Ministère des Affaires Etrangères Bulgare à son collègue de la Justice datées du 3 Octobre 1898 et du 11 Juillet 1900.

Le Tribunal prononce la clôture des débats sur ce chef de demande.

Me Salem pour le Gouvernement Impérial Ottoman et Me Dietz pour la Compagnie fournissent des explications au sujet de la Demande N° 4 du Gouvernement (Approvisionnements militaires).

Me Dietz dépose à ce sujet:

1° Copie d'une lettre de la Compagnie au Ministère des Travaux Publics en date du 19 Novembre 1901.

2° Copie de l'art. 8 du projet de convention remis par le Gouvernement Impérial à la Compagnie en 1884;

Le Tribunal prononce également la clôture des débats sur cette question.

On aborde la discussion sur la 6e demande de la Compagnie (Formalités douanières dans l'intérieur des stations).

Me Dietz fournit les explications mais l'heure étant avancée, la suite des plaidoiries est remise à la prochaine séance qui est fixée au jeudi prochain 16/29 courant à 2 heure de l'après-midi.

La séance est levée à 5 heures.

Lu et signé à Constantinople le 16/29 Octobre 1903.

(Signé): **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

PROCÈS-VERBAL N° 12.

L'an 1903 (1319) et le Jeudi 16/29 Octobre, le Tribunal Arbitral s'est réuni à 2½ heures de l'après-midi à la Sublime Porte.

Les parties étaient représentées par leurs mandataires à l'exception de Me Bonnet, indisposé.

Lecture a été donnée du procès-verbal de la séance du 13/26 Octobre 1903.

Mes Alexanian et Salem développent la réponse du Gouvernement Impérial à la 6me Réclamation de la Compagnie (Formalités douanières à l'intérieur des stations) et produisent 4 exemplaires d'une lettre du 14 Juillet 1313 du Commissaire de la 1re section des Chemins de Fer de la ligne de Salonique à la Direction Générale des Chemins de fer.

Le Tribunal prononce la clôture des débats sur cette question.

On passe à l'examen de la 4e demande de la Compagnie (Délivrance des terrains) et de la 12me demande du Gouvernement Impérial (Terrains et immeubles détenus par la Compagnie), qui sont connexes.

Me Dietz expose les arguments de la Compagnie sur ces deux demandes et remet au Tribunal 4 exemplaires de la lettre de la Compagnie au Ministère des Travaux Publics du 15 Janvier 1900 tendant à obtenir l'appui du Gouvernement en vue du recouvrement des loyers des terrains de Dédé Agatch et quatre exemplaires de la réponse du même Ministère datée du 22/4 Avril 1900.

La suite des plaidoiries est remise à la prochaine séance qui aura lieu le samedi 18/31 Octobre 1903 à 1 heure de l'après-midi.

La séance est levée à 5 heures.

Lu et signé le 18/31 Octobre 1903.

(Signé:) **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **V. MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

PROCÈS VERBAL N° 13.



L'an 1903 (1319) et le Samedi 18/31 Octobre le Tribunal Arbitral s'est réuni à 2 heures de l'après-midi à la Sublime Porte.

Les parties étaient représentées par leurs mandataires à l'exception de Me Adler obligé de s'absenter de Constantinople pour quelques jours.

Lecture a été donnée du procès-verbal de la séance du Jeudi 16/29 Octobre 1903.

Me Dietz produit au Tribunal quatre exemplaires des Conclusions subsidiaires aux 7me et 8me Demandes de la Compagnie.

Me Salem développe les arguments à l'appui de la douzième Demande du Gouvernement Impérial et en réponse à la quatrième Demande de la Compagnie.

Il produit quatre exemplaires des Instructions Ministérielles concernant le bornage des Chemins de fer de la Turquie d'Europe, deux plans des terrains en contestation à Salonique et à Dédé Agatch et quatre exemplaires d'un extrait daté du 9 Rédjeb 1319 d'un titre de propriété de la Liste Civile d'un terrain sis à Dédé Agatch.

Après la réplique de Me Dietz, le Tribunal prononce la clôture des débats sur ces deux Demandes.

On aborde l'examen de la 2me Demande de la Compagnie (Raccordement entre la station et le port) et de la 3me Demande du Gouvernement Impérial (Jonction des voies ferrées à Salonique) qui sont connexes.

Me Dietz pour la Compagnie, Me Bonnet et Mr Scalarone pour le Gouvernement fournissent leurs explications.

Me Bonnet produit au Tribunal deux plans l'un contenant le port de Salonique et l'autre celui de Beyrouth et quatre exemplaires d'une lettre de la Société du Chemin de fer de Salonique-Monastir adressée au Ministère des Travaux Publics en date du 16/28 Décembre 1892 et de la lettre de la Compagnie d'Exploitation au même Ministère en date du 28 Décembre 1892. Les débats sont clos sur ces questions.

Les parties sont d'accord pour discuter à la prochaine séance qui aura lieu le lundi 20 Octobre /2 Novembre 1903 la 3me Demande de la Compagnie (perception des droits de quai à Salouique) et les 7me et 8me Demandes de la Compagnie (Travaux d'agrandissement) et la 6me du Gouvernement (même objet) qui sont connexes.

La séance est levée à 5 heures.

Lu et signé à Constantinople le 21 Octobre /3 Novembre 1903.

(Signé): **M. DJÉLALEDDIN.**
„ **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
„ **V. MILLIARD.**
„ **KVASSAY.**

PROCÈS-VERBAL N° 14.



L'an 1903 (1319) et le mardi 21 Octobre /3 Novembre, le Tribunal Arbitral qui n'a pu siéger hier, par suite d'empêchement du Président, Son Excellence Djélaleddin Pacha, Ministre de la Marine, s'est réuni à 2 heures de l'après-midi à la Sublime Porte.

Les parties étaient représentées par les mêmes mandataires présents à la dernière audience.

Lecture a été donnée du procès-verbal de la séance du 18 31 Octobre 1903.

On aborde l'examen de la 3ème Demande de la Compagnie (Droits de quai à Salonique).

Me Dietz pour la compagnie et Me Salem pour le Gouvernement fournissent leurs explications.

Le Tribunal prononce la clôture des débats sur cette question.

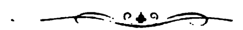
On passe ensuite à l'examen des 7ème et 8ème Demandes de la Compagnie (Agrandissements) et de la 6ème Demande du Gouvernement qui sont connexes. Me Dietz fait valoir les considérations de la Compagnie à l'appui de ces deux Demandes. La continuation de sa plaidoirie est remise à la prochaine séance qui aura lieu le Jeudi prochain 23 Octobre 5/ Novembre 1903 à 2 heures de l'après-midi.

La séance est levée à 5 heures.

Lu et signé à Constantinople le 23 Octobre /5 Novembre 1903.

(Signé:) **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **V. MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

PROCÈS VERBAL N° 15.



L'an 1903 (1319) et le Jeudi 23 Octobre /5 Novembre, le Tribunal Arbitral s'est réuni à 2½ heures de l'après-midi à la Sublime Porte.

Les parties étaient représentées par les mêmes mandataires présents à la dernière séance.

Lecture a été donnée du procès-verbal de la séance du 21 Octobre /3 Novembre 1903.

On continue l'examen des 7ème et 8ème Demandes de la Compagnie et de la 6ème Demande du Gouvernement (Agrandissements.)

Me Dietz termine sa plaidoirie sur ces chefs de demandes. Il produit au Tribunal une lettre du Ministère des Travaux Publics en date du 25/5 Fevrier 1901 adressée à la Compagnie d'exploitation et relative à des Travaux du Port de Dédé Agatch. Il déclare et demande en outre de prendre acte au procès-verbal de ce fait que la Compagnie renonce à demander des intérêts sur les 4/5 du prix des travaux portant les numéros 58, 72, 87 et 99 de l'annexe 10 de sa 7ème Demande, ces travaux n'étant pas encore exécutés, et la Compagnie tout en maintenant sa demande pour le capital, ne pouvant réclamer des intérêts pour des sommes qu'elle n'a pas encore déboursées.

La continuation des débats est fixée à la prochaine séance qui aura lieu le Samedi 25 Octobre /7 Novembre 1903.

La séance est levée à 5 heures.

Lu et signé à Constantinople le 25 Octobre 7/ Novembre 1903.

(Signé): **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

PROCÈS VERBAL N° 16.

L'an 1903 (1319) et le Samedi 25 Octobre /7 Novembre, le Tribunal Arbitral s'est réuni à 2 heures de l'après-midi à la Sublime Porte.

Les parties étaient représentées par leurs mandataires au complet.

Lecture a été donnée du procès-verbal de la séance du 23 Octobre /5 Novembre 1903.

On continue l'examen des 7ème et 8ème Demandes de la Compagnie et 6ème Demande du Gouvernement (Agrandissements).

Mr Scalarone fournit les explications du Gouvernement sur ces demandes.

Il produit au Tribunal en quatre exemplaires les annexes V et VI de la réponse du Gouvernement dans la question des agrandissements.

La continuation des débats a été remise à la prochaine séance qui aura lieu Lundi 27 Octobre /19 Novembre 1903 à 1½ heure de l'après-midi.

La séance est levée à 5 heures.

Lu et signé à Constantinople, le 30 Octobre /12 Novembre 1903.

(Signé:) **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **V. MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

PROCÈS-VERBAL N° 17.

L'an 1903 (1319) et le Jeudi 30 Octobre /12 Novembre, le Tribunal Arbitral qui n'a pu siéger lundi dernier par suite d'empêchement du Président, S. E. Djélaleddin Pacha, Ministre de la Marine, s'est réuni à 2 heures de l'après-midi à la Sublime-Porte.

Les Parties étaient représentées par leurs mandataires au complet.

Lecture a été donnée du Procès-verbal de la séance du 25 Octobre 7/ Novembre 1903.

Mr Scalarone continue l'examen des arguments du Gouvernement sur la question des agrandissements.

La continuation des débats sur cette question est remise à la prochaine séance qui aura lieu le samedi 1/14 Novembre 1903 à 1 h. de l'après-midi.

La séance est levée à 5 heures.

Lu et signé à Constantinople, le 1/14 Novembre 1903.

(Signé): **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

PROCÈS-VERBAL N° 18.

L'an 1903 (1319) et le Samedi 1/14 Novembre à 2 h. de l'après-midi, le Tribunal Arbitral s'est réuni à la Sublime-Porte.

Les parties étaient représentées par leurs mandataires au complet.

Lecture a été donnée du Procès-verbal de la séance du 30 Octobre /12 Novembre 1903.

Me Dietz remet au Tribunal quatre exemplaires des conclusions rectificatives de la quatorzième demande de la Compagnie d'Exploitation, en réponse à la treizième réclamation du Gouvernement, des conclusions de la Compagnie d'Exploitation en réponse aux conclusions du Gouvernement Impérial sur les 13me, 15me et 16me Réclamations du Gouvernement.

Mr Scalarone termine l'exposition des arguments du Gouvernement Impérial sur la question des agrandissements.

Me Bonnet ajoute certaines considérations.

Après la réplique de Me Dietz, le Tribunal Arbitral prononce la clôture des débats sur la question des agrandissements (7e et 8e demandes de la Compagnie et 6me du Gouvernement).

Les parties sont d'accord pour discuter à la prochaine séance qui aura lieu le Lundi 3/16 Novembre 1903 à $1 \frac{1}{2}$ h. de l'après-midi, la 7me réclamation du Gouvernement (Franchise douanière) et sur la 12me de la Compagnie (Droits de douane en Roumélie Orientale).

Lu et signé à Constantinople le 3/16 Novembre 1903.

(Signé): M. DJÉLALEDDIN.
„ GABRIEL NORADOUNGHIAN.
„ V. MILLIARD.
„ KVASSAY.

PROCÈS-VERBAL N° 19.

L'an 1903 (1319) et le Lundi 3/16 Novembre, le Tribunal Arbitral s'est réuni à 2 h. de l'après-midi à la Sublime-Porte.

Les parties étaient représentées par leurs mandataires au complet.

Lecture a été donnée du procès-verbal de la séance du 1/14 Novembre 1903.

Me Dietz remet au Tribunal ses observations relativement au contenu du rapport de l'Administration Générale des Contributions Indirectes au Ministère des Travaux Publics en date du 7 Juin 1319 au sujet des formalités douanières appliquées à la douane de Sirkédji et de Salonique, rapport qui lui avait été communiqué à la séance précédente par les mandataires du Gouvernement sur l'invitation de la Commission Arbitrale.

On aborde l'examen de la 7me réclamation du Gouvernement Impérial et de la 13e réclamation de la Compagnie (Franchise douanière.)

Mes Bonnet et Salem pour le Gouvernement et Me Dietz pour la Compagnie fournissent leurs explications.

Le Tribunal prononce la clôture des débats sur ces deux chefs de demande.

En ce qui concerne la 12me réclamation de la Compagnie d'exploitation (Indemnité pour droits d'entrée et de sortie en Roumélie Orientale, les parties ont déclaré se rapporter à leurs conclusions respectives et le Tribunal prononce également la clôture des débats sur ce chef de demande.

On passe à l'examen de la 5me demande du Gouvernement Impérial (Voie parallèle de Kouléli-Bourgas).

Me Salem fournit les explications du Gouvernement sur cette question.

Il produit au Tribunal quatre exemplaires 1° d'un extrait du Procès-verbal N° 4 de la Commission Technique de parachèvements; 2° d'une lettre de la Compagnie d'exploitation au Ministère des Travaux Publics en date du 26 Décembre 1876 sub N° 71, et 3° d'une lettre du Ministère des Travaux Publics à la Compagnie d'exploitation N° 15665/63 en date du 20/1 Septembre 1877.

La continuation des débats est renvoyée à la prochaine séance qui aura lieu le Jeudi 6/19 Novembre 1903 à 12½ h.

La séance est levée à 5 heures.

Lu et signé à Constantinople, le 8/21 Novembre 1903.

(Signé:) **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **V. MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

PROCÈS-VERBAL N° 20.

L'an 1903 et le Samedi 8/21 Novembre, le Tribunal Arbitral qui n'a pu siéger jeudi passé par suite d'empêchement du Président, Son Excellence Djelaleddin Pacha, Ministre de la Marine, s'est réuni à midi à la Sublime-Porte.

Les parties étaient représentées par leurs mandataires au complet.

Lecture a été donnée du procès-verbal de la séance du 3/16 Novembre 1903.

On aborde l'examen de la 13me réclamation du Gouvernement Impérial (Recettes de la ligne Uskub-Zibeftché).

Me Salem pour le Gouvernement et Me Diez pour la Compagnie fournissent leurs explications à ce sujet.

Me Salem produit au Tribunal 4 exemplaires des conclusions subsidiaires à la 13e demande du Gouvernement Impérial et le Tribunal prononce la clôture des débats sur ce chef de demande.

Après quoi Me d'Adler expose au Tribunal la réponse de la Compagnie à la plaidoirie de Me Salem sur la 5e demande du Gouvernement Impérial (Voie parallèle de Kouléli-Bourgas). Il produit au Tribunal Arbitral 4 exemplaires des deux lettres de la Compagnie d'Exploitation au Ministère des Travaux Publics en date du 6 Octobre 1877 N° 44 et du 31 Août 1886 N° 73.

Me Salem réplique et produit 4 exemplaires de l'extrait du procès-verbal N° 3 de la Commission Technique et de la lettre du Ministère des Travaux Publics à la Compagnie d'Exploitation en date du 30/12 Novembre 1877 N° 16160/101.

Le Tribunal Arbitral prononce la clôture des débats sur ce chef de demandes.

La prochaine séance est fixée au Lundi prochain, 10/23 courant à 11 1/2 h. du matin.

Lu et signé à Constantinople le 10/23 Novembre 1903.

(Signé): **M. DJELALEDDIN.**
» **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
» **MILLIARD.**
» **KVASSAY.**

POOCES-VERBAL N° 21.



L'an 1903 (1319) et le Lundi 10/23 Novembre, le Tribunal Arbitral s'est réuni à $11^1/_2$ h. du matin à la Sublime-Porte.

Les parties étaient représentées par leurs mandataires au complet.

Lecture a été donnée du Procès-verbal de la séance du 8/21 Novembre 1903.

Les parties demandent au Tribunal Arbitral de prendre acte qu'en ce qui concerne les frais de procédure, il n'y aura pas lieu de tenir compte des frais d'impression des dossiers et de signification des pièces, mais seulement des honoraires des Arbitres et du Greffier ainsi que des droits de timbre.

Me Dietz produit au Tribunal le décompte des transports militaires des années 1897, 1898, 1899, 1900, 1901 et 1902. On passe à l'examen de la 14e demande de la Compagnie (Frais de transports militaires). Me Dietz pour la Compagnie et Me Salem pour le Gouvernement Impérial Ottoman fournissent leurs explications.

Me Dietz demande au Tribunal Arbitral de tenir compte des paiements qui ont été effectués par le Gouvernement à la Compagnie d'Exploitation après le 31 Décembre 1902, date à laquelle le décompte de la Compagnie a été arrêté.

Il produit au Tribunal 4 exemplaires: de la lettre du Ministère de la Guerre à la Compagnie d'Exploitation en date du 17/29 Mai 1899 N° 443, — des lettres du Ministère des Travaux Publics à la Compagnie datées du 9/22 Août 1901 N° 106432/68 et du 29/11 Novembre 1901; — de la lettre de la Compagnie au Ministère des Travaux Publics en date du 26 Mars 1890 N° 74 — d'un extrait du jugement du Tribunal Mixte du Tidjaret en date du 28 Février 1315 (12 Mars 1899) N° 219 (Banque Impériale Ottomane contre veuve Lorando).

Me Salem produit au Tribunal Arbitral 4 exemplaires des conclusions subsidiaires du Gouvernement Impérial en réponse à la 14e demande de la Compagnie et à ses conclusions rectificatives; d'une copie de la circulaire du Ministère des Finances en date du 22 Octobre 1314 relative aux dîmes.

Le Tribunal prononce la clôture des débats sur ce chef de demande.

En ce qui concerne les 14e, 15e et 16e demandes du Gouvernement (Frais

de contrôle — Quote-part dans les loyers des immeubles loués aux particuliers — Quote-part dans les recettes produites par les amendes), les parties déclarent se rapporter à leurs conclusions écrites.

Me Salem prie le Tribunal de prendre acte qu'en ce qui concerne les frais de contrôle et la quote-part dans le produit des amendes, le Gouvernement Impérial refuse de reconnaître tout droit de compensation et de rétention.

Le Tribunal prononce la clôture des débats sur ces trois chefs de demande.

On passe à l'examen de la 22e demande de la Compagnie d'Exploitation (Dommages causés par les insurgés).

Me Dietz pour la Compagnie et Me Bonnet ponr le Gouvernement fournissent leurs explications.

Me Bonnet produit au Tribunal 4 exemplaires: des observations sur les états dressés par la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux pour les dommages de Guerre, des lettres de la Compagnie d'Exploitation au Ministère des Travaux Publics en date du 24 Février 1902 No 3231 I 14, du 5 Mai 1902 No 3301, du 23 Mai 1902 No 3001 I 14, du 5 Juillet 1902 No 3305 I 14.

Le Tribunal Arbitral prononce la clôture des débats sur ce chef de demande.

On passe à l'examen de la 9e demande de la Compagnie (Dommages à raison d'obstacles à la circulation à Moustapha-Pacha).

Me d'Adler pour la Compagnie et Mes Alexanian et Salem pour le Gouvernement fournissent leurs explications.

Me d'Adler produit au Tribunal 4 exemplaires: de trois lettres du Ministère des Travaux Publics à la Compagnie en date du 12/24 Janvier 1886, du 10/22 Avril 1886 et du 1/13 Octobre 1888, ainsi que d'une lettre de la Compagnie au Ministère des Travaux Publics en date du 22 Janvier 1886.

Le Tribunal prononce la clôture des débats sur cette réclamation comme sur tous autres chefs de demandes au sujet desquels les parties déclarent se rapporter à leurs conclusions écrites, sous la réserve bien entendu, de demander ultérieurement et le cas échéant des explications aux parties.

Lu et signé à Constantinople, le 17/30 Novembre 1903.

(Signé): **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **V. MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

PROCÈS-VERBAL N° 22.



L'an 1903 et le Jeudi 20 Novembre /3 Décembre, le Tribunal Arbitral composé du Président, S. E. Djélaleddin Pacha, Ministre de la Marine, de S. E. Gabriel Effendi Noradounghian, et de Monsieur de Kvassay, ce dernier agissant aussi par délégation de Mr Milliard lequel a quitté hier Constantinople, s'est réuni à la Sublime-Porte à 12 h. du matin.

Le Gouvernement Impérial Ottoman était représenté par Mes Alexanian et Bonnet et la Compagnie d'Exploitation par Messieurs Gross et Müller et Me Samanon.

Lecture a été donnée du procès-verbal de la séance du 10/23 Novembre 1903.

Le Tribunal Arbitral a déclaré aux parties qu'il a terminé son mandat; qu'il a tenu 20 séances de délibérations à huis clos dont il a dressé un procès-verbal général; qu'il a rendu 27 sentences et dressé 7 procès-verbaux de partage.

Les copies certifiées conformes de toutes ces pièces et destinées à la Compagnie, lui seront remises par Mr de Kvassay auquel elles ont été déjà confiées. Celles destinées au Gouvernement Impérial lui seront remises par le Président après quoi, les originaux des sentences seront déposés aux archives de la Sublime-Porte.

Les Arbitres échangeront prochainement et en tout cas dans le délai du Compromis les exemplaires des avis destinés au sur-arbitre et qu'ils doivent rendre respectivement sur les questions sur lesquelles il y a eu partage; ces avis seront dressés en double exemplaire, l'original à être déposé aux archives de la Sublime-Porte et la copie certifiée conforme par le greffier à être remise au sur-arbitre.

Les questions sur lesquelles il y a eu partage sont les suivantes:

1° Inexécution ports, quais et routes (1re demande de la Compagnie).

2° Jonction des voies ferrées à Salonique (2me demande de la Compagnie et 3e du Gouvernement).

3° Terrains de Salonique, Dédé-Agatch et ailleurs (12me demande du Gouvernement et 4e de la Compagnie).

4° Droits de quai à Salonique (3e demande de la Compagnie).

5° Agrandissements (7me et 8e demandes de la Compagnie et 6e du Gouvernement).

6° Formalités douanières (6e demande de la Compagnie).

7° Choix du sur-arbitre.

Séance tenante, Mr de Kvassay remet à Mr Gross toutes les copies certifiées conformes des sentences et des procès-verbaux de partage, ainsi que celle du procès-verbal général des délibérations du Tribunal Arbitral.

Fait et signé les jour, mois et an susdits.

(Signé:) **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **V. MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

(Signé:) **O. ALEXANIAN.**
" **CÉSAR BONNET.**
" **GROSS.**

SENTENCES ARBITRALES

SENTENCE N° 1.

Numérotage des Stations.

La Commission Arbitrale, instituée par compromis en date du 4/17 Janvier 1903 (1318), conclu entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux,

Sur la 18e demande du Gouvernement,

Vu les conclusions des parties, les observations fournies en réponse et toutes pièces à l'appui,

Ouï les mandataires des parties en leurs observations orales,

Et après en avoir délibéré,

Attendu que le Gouvernement demande que la Compagnie soit tenue de laisser ses Agents pratiquer le numérotage des Stations et de tous immeubles en dépendant;

Attendu que la Compagnie déclare n'avoir résisté à cette mesure que par la crainte qu'elle fût le préliminaire d'un impôt foncier dont elle est dispensée par l'Article 27 du Cahier des Charges;

Attendu que cette crainte n'était pas fondée et ne pouvait pas l'être en présence des termes du paragraphe 1er de cet Article 27;

Que le Gouvernement reconnaît d'ailleurs dans ses conclusions l'immunité fiscale dont jouit la Compagnie, mais ajoute avec raison que cette immunité ne saurait la dispenser de la formalité du numérotage qui n'y porte aucune atteinte;

Attendu que dans ses dernières conclusions, la Compagnie demande acte de ce qu'elle ne s'oppose pas à l'apposition des numéros sur les stations et les immeubles qui en dépendent;

Qu'il y a lieu de lui en donner acte;

Attendu que le consentement de la Compagnie à l'apposition des numéros

implique qu'elle entend et qu'elle devra les laisser subsister et veiller à leur conservation comme à celle du surplus de la chose louée;

Attendu que le Gouvernement réclame une condamnation contre la Compagnie au paiement d'une somme de cent livres turques pour chaque jour de retard causé par son refus de soumettre les immeubles au numérotage, sans préjudice de l'exécution de la sentence par les voies légales;

Attendu que l'obligation imposée à la Compagnie n'est pas une obligation de faire, mais de laisser faire;

Que le Gouvernement, autorisé à faire le numérotage des immeubles de la Compagnie, trouve dans la sentence et dans la loi le moyen de vaincre toute résistance;

Qu'il n'y a pas lieu, dans ces conditions, de prononcer une astreinte;

Attendu qu'il y a lieu de réserver les dépens jusqu'à la fin de l'arbitrage;

Par ces motifs,

Donne acte à la Compagnie de ce qu'elle ne s'oppose pas à l'apposition de numéros sur les stations et les immeubles qui en dépendent;

Dit qu'elle devra laisser subsister ces numéros une fois qu'ils auront été apposés et veiller à leur conservation;

Dit n'y avoir lieu à astreinte.

Réserve les dépens.

Fait et signé à Constantinople, le 25 Septembre /8 Octobre 1903.

(Signé:) **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **V. MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

SENTENCE N° 2.

Amendes des militaires voyageant sans billets.

La Commission Arbitrale, instituée par compromis en date du 4/17 Janvier 1903 (1318), conclu entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux,

Sur la 20ème demande de la Compagnie,

Vu les conclusions des parties, les observations fournies en réponse et toutes pièces à l'appui,

Ouï les mandataires des parties en leurs observations orales,

Et après en avoir délibéré,

Attendu que la Compagnie demande qu'il soit dit que les dispositions de l'Article 15 du Règlement de police du Chemin de fer et de l'Article 14 du Règlement d'Exploitation s'appliquent aux militaires comme à tous autres voyageurs;

Que le Gouvernement Impérial soit condamné à payer à la Compagnie avec intérêt à 9% du jour de la demande la somme de francs 119, pour réparation du préjudice que lui aurait causé le refus des autorités d'appliquer aux militaires lesdites dispositions;

Attendu que le Gouvernement repousse cette prétention de la Compagnie et soutient qu'elle ne saurait avoir de ce chef aucune action contre lui;

Attendu que l'Article 14 du Règlement de police ne distingue pas entre les militaires et les civils;

Attendu que, de son côté, le Code militaire Ottoman dispose dans son Article 8 que les militaires qui auraient commis des infractions aux règlements civils et financiers seront punis selon les dispositions de ces mêmes règlements;

Qu'ainsi les militaires voyageant sans billets et hors service tombent en tout

état de cause sous l'application de l'Article 14 du Règlement de police susmentionné;

Mais attendu qu'aux termes de l'Article 14 dudit Code Militaire la peine de l'amende édictée par les règlements civils est remplacée, en ce qui concerne les soldats, par un emprisonnement de 24 heures à trois mois;

Attendu qu'il appartient au Commissaire Impérial (Article 21 du Règlement de Police) de poursuivre devant la juridiction compétente les militaires ou les civils ayant contrevenu à l'Article 14;

Attendu que, sans rechercher quelle est la juridiction compétente pour juger de ces contraventions lorsqu'il s'agit de militaires, il est certain que le Gouvernement ne saurait encourir aucune responsabilité du fait de l'application aux soldats contrevenants de l'emprisonnement au lieu et place de l'amende;

Qu'une telle responsabilité ne saurait être encourue que dans les seuls cas où des entraves auraient été mises à ce que les contrevenants fussent déférés à la juridiction compétente;

Attendu que la Compagnie n'a pas fourni la preuve que de tels cas se rencontrent dans l'espèce;

Attendu qu'il y a lieu de réserver les dépens jusqu'à la fin de l'Arbitrage;

Par ces motifs,

Dit que les dispositions de l'Article 15 du Règlement de Police et de l'Article 14 du Règlement d'Exploitation s'appliquent aux militaires voyageant hors service comme à tous autres voyageurs,

Déboute la Compagnie du surplus de ses conclusions,

Réserve les dépens.

Fait et signé à Constantinople, le 25 Septembre /8 Octobre 1903.

(Signé): **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **V. MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

SENTENCE N° 3.

Amendes pour bestiaux écrasés par les trains.

La Commission Arbitrale, instituée par compromis en date du 4/17 Janvier 1903 (1318), conclu entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie d'Exploitation des Chemins de ter Orientaux,

Sur la 21ème demande de la Compagnie,

Vu les conclusions des parties, les observations fournies en réponse et toutes pièces à l'appui,

Ouï les maudataires des parties en leurs observations orales,

Et après en avoir délibéré,

Attendu que la Compagnie prétend que le dernier alinéa de l'Art. 14 du Règlement de Police des Chemins de fer est applicable aux bestiaux écrasés par les trains comme à ceux trouvés vivants dans l'enceinte du chemin de fer; qu'elle prétend, en second lieu, que le Gouvernement se serait opposé à l'application de ce paragraphe pour les bestiaux écrasés et qu'elle réclame contre lui une condamnation au paiement de la somme de 317 francs pour réparation du préjudice causé par cette opposition;

Attendu que le Gouvernement repousse cette demande;

Attendu que, pour l'apprécier, il convient d'abord d'examiner et de préciser les trois dispositions du Règlement de police qui concernent les animaux et qui sont destinées à protéger contre eux la ligne et la sécurité des voyageurs;

Attendu que le dernier alinéa de l'Art. 9 du Règlement de Police défend "de laisser paître des bestiaux et animaux quelconques dans un rayon de 1500 mètres de chaque côté de la voie, sans un gardien placé entre les bestiaux et la voie";

Qu'aux termes de l'Article 13 du même Règlement, cette contravention est

punie d'une amende de 2 à 5 livres et les contrevenants doivent être condamnés à réparer les dommages qu'ils auraient causés;

Attendu que l'Article 14, dans son premier alinéa, défend, sous peine d'une amende d'un médjidié, "d'introduire ou de laisser introduire" des bestiaux dans l'enceinte du Chemin de fer;

Que la contravention existe par le seul fait que l'animal a pénétré dans l'enceinte du Chemin de fer, qu'il en soit sorti ou non, qu'il y ait été écrasé ou non, qu'il ait été saisi ou non;

Que le texte du 1er alinéa est formel et ne fait aucune exception;

Que ces exceptions seraient d'ailleurs en opposition avec le but poursuivi par le Gouvernement et la Compagnie, qui est la sécurite des voyageurs, et qu'on ne comprendrait pas notamment que la contravention disparût quand l'animal a été écrasé, exposant ainsi le train à un plus grand danger;

Qu'il suit de là que toutes les fois que des bestiaux paissent sans gardien dans un rayon de 1500 mètres de chaque côté de la voie ou s'introduisent sur le chemin de fer, il y a contravention, soit en vertu de l'Article 9, soit en vertu du 1er alinéa de l'Article 14;

Attendu que le dernier alinéa de l'Acticle 14 est ainsi conçu; "les chevaux ou bestiaux qui se sont trouvés dans l'enceinte ou sur les dépendances du Chemin de fer, seront saisis et mis en fourrière; on ne les restituera que moyennant paiement d'une amende de 5 piastres par mouton, veau ou chèvre, et de 50 piastres par bœuf, vache, buffle ou chameau";

Attendu que cette 3ème disposition, distincte des deux autres, s'applique à un cas particulier, celui où l'animal qui a pénétré sur la ligne, y a été saisi;

Qu'elle ne crée pas une nouvelle contravention, mais accorde à la Compagnie le droit de retenir les bestiaux saisis et de ne les restituer que contre paiement de certaine somme, consacrant ainsi pour la Compagnie le droit de rétention et pour le propriétaire de l'animal le droit d'abandon;

Attendu que cette disposition est générale et s'applique, comme le 1er alinéa, à tous les animaux, aussi bien aux écrasés qu'aux vivants;

Qu'on ne saurait exclure les écrasés en se fondant sur les expressions "saisis et mis en fourrière", puisqu'on peut saisir et mettre en fourrière les choses comme les bêtes et par conséquent, les animaux écrasés comme les vivants;

Attendu que la Compagnie peut exercer ce droit indépendamment de toute poursuite du Commissaire Impérial;

Qu'elle trouve dans le Règlement de Police pour ses agents le droit de saisir et de verbaliser (Article 22 du Règlement de Police), pour elle le droit de ne restituer que contre paiement de la somme fixée ou de conserver l'animal en cas d'abandon par le propriétaire, et dans le cas où le propriétaire refuse le paiement et l'abandon, on ne demande pas la restitution, le droit qu'implique la mise en fourrière, de faire vendre l'animal suivant les formes légales usitées en pareille matière et de conserver le montant du prix jusqu'à concurrence de la somme fixée par le dernier alinéa de l'Article 14 et des frais;

Attendu qu'après avoir ainsi déterminé la portée de ces trois dispositions, il importe de préciser la demande de la Compagnie;

Attendu qu'elle ne fonde son action ni sur l'Article 9, ni sur le 1er alinéa de l'Article 14, mais sur le dernièr alinéa de cet article;

Attendu qu'il lui appartenait d'exercer directement les droits qu'elle tient de ce dernier alinéa; que si elle a souffert un préjudice faute de les avoir exercés, elle ne saurait s'en prendre au Gouvernement, ni lui réclamer la réparation de ce préjudice;

Attendu qu'il y a lieu de réserver les dépens jusqu'à la fin de l'arbitrage;

Par ces motifs,

Dit que le dernier alinéa de l'Article 14 du Règlement de Police est applicable aux animaux écrasés comme aux animaux vivants, trouvés et saisis sur le Chemins de fer ou ses dépendances,

Dit que la Compagnie peut exercer le droit que ce dernier alinéa lui confère,

La déboute du surplus de sa demande.

Réserve les dépens.

Fait et signé à Constantinople, le 25 Septembre /8 Octobre 1903.

(Signé:) **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **V. MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

SENTENCE N° 4.

Loyers des locaux douaniers

La Commission Arbitrale, instituée par compromis en date du 4/17 Janvier 1903 (1318), conclu entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie d'Exploitation des Chemin de fer Orientaux;

Sur la 8me demande du Gouvernement et la 15ème de la Compagnie,

Vu les conclusions des parties, les observations fournies en réponse et toutes pièces à l'appui;

Ouï les mandataires des parties en leurs observations orales;

Et après en avoir délibéré;

Attendu que la Compagnie a conclu à la condamnation du Gouvernement au paiement de la somme de 155,871 piastres à titre de loyers échus jusqu'au 31 décembre 1902 pour les locaux occupés par l'Administration des Contributions Indirectes à Constantinople, Andrinople, Uskub et Moustapha-Pacha;

Attendu que, de son côté, le Gouvernement demande au Tribunal Arbitral de décider 1° que, d'après l'Article 4 de la Convention des Stations, les bâtiments affectés au service douanier doivent être cédés gratuitement par la Compagnie, aussi bien dans les ports de mer et aux confins des territoires régis par la douane Ottomane, c. a. d. dans les stations de Constantinople, Dédé-Aghadj et Moustapha-Pacha, que dans les stations où le Gouvernement pourrait juger nécessaire d'établir un service douanier dont le maintien est facultatif pour lui, comme les stations d'Uskub et d'Andrinople; 2° Que ces bâtiments doivent être assez spacieux pour le fonctionnement normal et régulier du service douanier et pour contenir les bagages et marchandises venant ou partant par le Chemin de fer et soumis à la surveillance douanière; 3° Enfin de condamner la Compagnie à restituer la somme par elle indûment perçue du chef de ces loyers qu'il fixait dans ses premières conclusions à 274,757 piastres 82 et dans ses dernières à 446,208 piastres 10;

Attendu que ces deux demandes sont connexes et qu'il y a lieu d'en prononcer la jonction comme le demande le Gouvernement ;

Sur la demande en paiement de la Compagnie et sur la demande du Gouvernement tendant à faire fixer le sens de l'Article 4 de la convention des stations ;

Attendu qu'il n'y a pas à se préoccuper du Règlement douanier de 1891 ; que ce règlement n'est pas opposable à la Compagnie dont les rapports avec le Gouvernement sur le point litigieux sont réglés par l'Article 4 de la convention des stations ;

Attendu que cet article impose aux deux parties contractantes deux obligations, — au Gouvernement l'obligation d'accomplir dans l'intérieur de chaque station et sans déplacement des objets, les visites de douane partout où il y en a à accomplir, aussi bien pour les marchandises arrivant par terre et venant du Chemin de fer, que pour celles arrivant par mer et destinées à être transportées par le chemin de fer ; — à la Compagnie l'obligation de mettre à la disposition de la direction des douanes les locaux nécessaires à cet effet ;

Que ces deux obligations ont été stipulées dans l'intérêt commun des parties et pour favoriser le trafic de la ligne ; qu'elles sont étroitement liées l'une à l'autre et dérivent l'une de l'autre ;

Attendu qu'en imposant dans ces conditions, à la Compagnie l'obligation de mettre à la disposition de la Direction des Douanes les locaux nécessaires à ses opérations, l'Article 4 veut dire qu'elle devra les mettre gratuitement à la disposition de la Direction ;

Que tel est le sens donné à ces expressions qu'on retrouve dans nombre de cahiers des charges ;

Attendu que cette interprétation s'impose d'autant plus dans l'espèce que le Gouvernement, propriétaire des stations, ne fait que se réserver une partie d'un local qui lui appartient, qui n'a pas été construit aux frais de la Compagnie et pour lequel les parties n'avaient pas à fixer et n'ont pas fixé de loyer ;

Qu'il en est autrement dans l'Article 23 du Cahier des Charges invoqué par la Compagnie ; que les locaux pour lesquels il y est stipulé expressement qu'ils devront être mis gratuitement à la disposition de la Direction des Douanes, sont des locaux qui devaient être construits aux frais de la Compagnie, ce qui explique et suffit à justifier la différence de rédaction ;

Attendu que la Compagnie invoque enfin l'interprétation que le Gouvernement a lui-même donnée à l'Article 4 et les baux qu'il a faits ;

Que cette interprétation et ces baux peuvent faire repousser la demande en restitution des loyers payés, mais ne sauraient changer le sens de l'Article 4 ni la portée de la double obligation ci-dessus déterminée;

Attendu que le Gouvernement reconnaît, dans le dispositif de ses conclusions, son obligation de faire les opérations de douane dans l'intérieur de chaque station pour les marchandises "venant ou partant par le chemin de fer";

Attendu que les bureaux d'Uskub et d'Andrinople ont été créés dans l'intérêt du commerce et des deux parties, pour décharger les bureaux frontières dont ils ne sont, en quelque sorte, que le prolongement et du caractère desquels ils participent;

Attendu que la demande de la Compagnie en paiement de 155,871 piastres pour loyers échus est donc mal fondée;

Sur la 2me demande du Gouvernement;

Attendu qu'il demande au Tribunal de dire que les batiments mis à sa disposition par la Compagnie "doivent être assez spacieux pour le fonctionnement normal et régulier du service douanier et pour contenir les bagages et marchandises venant ou partant par le chemin de fer et soumis à la surveillance douanière";

Mais attendu que l'Article 4 dit que le bâtiment devra être suffisant pour cinq ou dix employés suivant l'importance de la station; qu'il détermine ainsi les conditions que ce bâtiment doit remplir; que le Tribunal n'a pas à compléter cet article, et que la précision n'en serait pas augmentée si les conclusions du Gouvernement sur ce point étaient accueillies;

Sur la demande du Gouvernement en restitution de 446,208 piastres 10 pour loyers indûment perçus:

Attendu que ces loyers ont été payés en vertu de baux librement consentis; qu'ils n'ont donc pas été payés sans cause et qu'il ne saurait être question de répétition de l'indû;

Attendu, d'autre part, que la bonne foi de la Compagnie ne saurait être mise en doute et qu'il y a lieu de la traiter comme un possesseur de bonne foi qui fait les fruits siens;

Que la demande du Gouvernement en restitution des loyers payés doit donc être rejetée;

Attendu qu'il y a lieu de réserver les dépens jusqu'à la fin de l'Arbitrage;

Par ces motifs,

Joint les deux demandes;

Dit que les bâtiments que la Compagnie doit affecter au service douanier d'après l'Article 4 de la convention des stations, doivent être mis gratuitement à la disposition du Gouvernement;

Dit que ces bâtiments doivent être mis à sa disposition gratuite et maintenus par lui dans toutes les stations frontières et celles qui n'en sont que le prolongement;

Déboute, en conséquence, la Compagnie de sa demande en paiement et le Gouvernement de sa demande en restitution et du surplus de leurs conclusions;

Réserve les dépens,

Fait et signé à Constantinople, le 2/15 Octobre 1903.

(Signé:) **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **V. MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

SENTENCE N° 5.

Résiliation des conventions et redressement des comptes.

La Commission Arbitrale, instituée par compromis en date du 4/17 Janvier 1903 (1318), conclu entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux,

Sur la 1ère et la 2me demande du Gouvernement,

Vu les conclusions des parties, les observations fournies en réponse et toutes pièces à l'appui;

Ouï les mandataires des parties en leurs observations orales,

Et après en avoir délibéré,

Attendu que le Gouvernement Ottoman, réunissant ses 1ère et 2me demandes, a formulé des conclusions principales et complémentaires tendant à la résiliation des conventions de 1872 et de toutes les conventions accessoires et des conclusions subsidiaires pour le cas où la résiliation serait écartée;

Attendu que la Compagnie demande le rejet des conclusions tant principales et complémentaires que subsidiaires;

Sur les conclusions principales et complémentaires:

Attendu que le Gouvernement demande la résiliation pour les raisons suivantes: 1° Pour défaut d'entretien et mauvaise exploitation des lignes; 2° Pour lésion; 3° Pour inexécution de diverses obligations prévues au Cahier des Charges; 4° Pour la Convention Bulgare du 27 Mars 1899; 5° Pour perte par la Société de plus de la moitié de son capital;

Qu'il convient d'examiner séparément chacun de ces motifs de résiliation;

Sur le 1er motif:

Attendu que le Gouvernement reconnaît qu'il n'apporte pas, dès maintenant, la preuve du défaut d'entretion ou de la mauvaise exploitation des lignes;

Qu'il se borne à demander une expertise pour établir ces vices d'entretien et d'exploitation ;

Mais attendu que le Cahier des Charges, qui est la loi des parties, contient une série de dispositions destinées à assurer le bon entretien et la bonne exploitation de la ligne ;

Attendu qu'aux termes de l'Article 7 de cet acte, le chemin de fer doit être constamment entretenu en bon état, et qu'à défaut par la Compagnie d'assurer ce bon entretien, le Gouvernement a le droit d'y pourvoir d'office, aux frais de la Compagnie, mais après une mise en demeure régulière ;

Qu'aux termes de l'Article 13 du même acte, en cas d'interruption totale ou partielle de l'exploitation par le fait de la Compagnie, le Gouvennement a le droit d'assurer cette exploitation aux frais de la Compagnie et de prononcer la déchéance si elle n'a pas justifié dans les 3 mois qu'elle est en état de reprendre son exploitation ;

Attendu que le Gouvernement soutient, il est vrai, que les droits qu'il tient de ces deux articles, ne sont pas exclusifs du droit de demander la résiliation ;

Mais attendu que ces articles fixent les obligations et les droits respectifs des parties contractantes en ce qui concerne l'entretien et l'exploitation ;

Qu'il est inadmissible que le Gouvernement ne puisse pas pourvoir d'office à l'entretien sans une mise en demeure, et qu'il puisse, sans cette mise en demeure, demander et obtenir la résiliation pour défaut d'entretien ;

Qu'il est encore moins admissible qu'en cas d'interruption de l'exploitation la déchéance ne puisse être prononcée qu'au bout de trois mois et si la Compagnie n'a pas pu reprendre l'exploitation dans ce délai, et qu'en cas d'insuffisance de l'exploitation, la résiliation puisse être prononcée sans mise en demeure, sans délai et sans que la Compagne puisse remédier à cette insuffisance ;

Qu'une pareille interprétation aurait, en outre, pour conséquence de supprimer l'adjudication prescrite par l'Article 13 et de priver ainsi la Compagnie d'un avantage que lui accorde le contrat ;

Attendu qu'il suit de là que l'expertise ne saurait conduire à la résiliation, quels qu'en soient d'ailleurs les résultats ;

Que, dans ces conditions, elle ne saurait être ordonnée ;

Sur le 2me motif :

Attendu que le Gouvernement prétend faire résulter de l'Article 4 de la con-

vention de 1885 la lésion dont il se plaint; qu'il soutient qu'en autorisant la Compagnie à prélever chaque année 7000 francs par kilomètre pour couvrir les frais d'exploitation, cet article lui impose l'obligation de les dépenser chaque année pour l'exploitation, lui interdisant de réaliser de ce chef une économie quelconque; qu'il résulte du rapport du Conseil d'Administration à l'assemblée générale du 26 Juin 1901 et des annexes de ce rapport que, pendant une période de 10 ans, de 1890 à 1899, les dépenses d'exploitation des lignes ne se seraient élevées qu'à 4762 francs, de telle sorte que la Compagnie aurait réalisé un bénéfice de 2238 francs par an qui constituerait la lésion invoquée;

Attendu qu'il suffit de se reporter aux termes de cet Article 4 pour se convaincre que la lésion n'existe pas en fait même en prenant pour constants les chiffres donnés par le Gouvernement et qui ne comprendraient pas toutes les dépenses d'exploitation d'après la Compagnie;

Attendu, en effet, que, d'une part, la Compagnie est autorisée à prélever ces 7000 francs non seulement pour couvrir ses frais d'exploitation, mais aussi l'intérêt du capital d'exploitation;

Attendu que, d'autre part, ces 7000 francs lui sont accordés à forfait; qu'alors même qu'ils ne s'appliqueraient qu'aux frais d'exploitation, le forfait exclut le droit pour le Gouvernement de demander compte à la Compagnie de leur emploi, de même qu'il implique pour la Compagnie la liberté d'en faire l'usage qui lui parait le plus utile;

Que le Gouvernement a le droit d'exiger un bon entretien et une bonne exploitation, et qu'il peut les exiger, dût-il en résulter, pour la Compagnie, un sacrifice supérieur à 7000 francs; que réciproquement, la Compagnie a l'obligation d'assurer ce bon entretien et cette bonne exploitation, et que si elle les assure à moins de 7000 francs, le Gouvernement ne saurait s'en plaindre, d'autant mieux qu'après avoir réalisé un bénéfice sur ces 7000 francs pendant une certaine période, elle peut être obligée de dépenser une somme supérieure pendant une autre période, ce qui est la justification et la raison d'être du forfait;

Attendu qu'il convient, dans ces conditions, d'écarter la lésion sans qu'il y ait besoin d'examiner si l'Etat peut être assimilé à un mineur en matière de bail comme en matière de vente au point de vue de la lésion, et si elle existe en droit puisqu'elle n'existe pas en fait;

Sur le 3me motif:

Attendu que le Gouvernement demande la résiliation pour inexécution de

diverses obligations du Cahier des Charges ou des conventions accessoires, savoir: pour refus de laisser opérer le numérotage des stations et le raccordement de Salonique, pour entraves à la surveillance de service télégraphique, pour refus de se soumettre à la formalité du visa des Commissaires en matière de tarifs;

Attendu que ces difficultés, nées de l'interprétation différente que les parties contractantes donnent à certaines des stipulations des conventions, figurent précisément parmi celles soumises à l'Arbitrage actuel; qu'elles sont, par conséquent, litigieuses entre les parties et ne sauraient entraîner la résiliation, quelle que soit d'ailleurs la solution qui doit intervenir sur chacune d'elles;

Sur le 4e motif:

Attendu que pour apprécier la Convention Bulgare de 1899, il faut se rappeler les circonstances dans lesquelles elle est intervenue et les difficultés avec lesquelles la Compagnie était aux prises à cette époque;

Attendu que si regrettable que soit ce double fait que la Compagnie a traité sans prévenir le Gouvernement et sans réserver son approbation, ses lettres antérieures au Ministre des Travaux Publics des 11 Janvier 1897 et 13 Juillet 1898, l'engagement de l'Article 6 de cette convention de ne pas construire pendant 25 ans de ligne parallèle, la reconnaissance de l'Article 13 que l'exploitation des lignes de Roumélie est réglée par la convention de 1872 et ses annexes, l'application par la Compagnie à la Turquie des réductions de tarifs consenties ne permettent pas d'invoquer comme un motif de résiliation la Convention Bulgare portée dès le 13 Juillet 1899 à la connaissance du Gouvernement Ottoman;

Sur le 5me motif:

Attendu que le Gouvernement prétend que la Compagnie aurait perdu plus de la moitié de son capital social, qu'il ne serait plus, par conséquent, en présence d'une société régulière et qu'il aurait le droit de demander la résiliation;

Mais attendu que la Compagnie conteste énergiquement cette perte;

Attendu, d'ailleurs, que la Compagnie est une Compagnie autrichienne; qu'aux termes des Articles 240 et 242 du Code de Commerce autrichien, c'est au Gouvernement Autrichien ou à l'Assemblée Générale des Actionnaires seuls qu'il appartient de prononcer la dissolution de la Société en cas de perte de plus de la moitié du capital social;

Attendu qu'aucune stipulation des conventions de 1872 ou de 1885 ne prescrit la déchéance de la Compagnie ou la résiliation de son contrat au cas de

perte d'une certaine partie de son capital; qu'une pareille stipulation a pu être considérée comme superflue, les Article 7 et 13 du Cahier des Charges donnant au Gouvernement toutes les garanties désirables;

Qu'il y a donc lieu d'écarter ce dernier motif de résiliation;

Attendu que le rejet des divers moyens invoqués à l'appui de la demande de résiliation dispense d'examiner la fin de non recevoir opposée par la Compagnie à cette demande et le surplus des conclusions principales du Gouvernement où il se borne à tirer les conséquences de la résiliation;

Sur les conclusions subsidiaires:

Attendu que le Gouvernement sollicite d'abord une expertise, non plus en vue de la résiliation des conventions, mais en vue de la mise "en bon état d'exploitabilité et d'enretien" des lignes et de leurs dépendances;

Attendu que le Gouvernement ne fournit à l'appui de sa demande d'expertise ni un rapport de Commissaire, ni une indication précise quant à l'endroit ou aux endroits où l'entretien laisserait à désirer;

Attendu que les conventions fixent, à cet égard, comme il a été dit plus haut, les droits et les obligations de chacun;

Attendu qu'aux termes du règlement des Commissaires et de l'Article 10 du Cahier des Charges, ceux-ci doivent veiller à l'entretien et à l'exploitation de la ligne et avertir la direction des ponts et chaussées toutes les fois que la Compagnie n'exécute pas ses obligations; qu'ils doivent examiner aussi l'état du matériel roulant;

Qu'ils auraient signalé les manquements de la Compagnie s'il s'en était produit;

Attendu qu'aux termes de l'Article 7 du même Cahier des Charges, le Gouvernement doit mettre la Compagnie en demeure d'accomplir son obligation;

Qu'une expertise ne saurait remplacer cette mise en demeure ni lui être substituée;

Qu'il y a lieu, pour toutes ces raisons, d'écarter l'expertise demandée à titre subsidiaire, comme elle a été écartée au principal;

Attendu que la seconde demande subsidiaire du Gouvernement a pour but de faire ordonner la révision des comptes précédents pour cause de lésion et de faire décider qu'à l'avenir la Compagnie ne pourra prélever sur les recettes brutes d'exploitation que les frais réels à concurrence de 7000 francs;

Attendu qu'il n'y a pas lieu d'ordonner la révision des comptes pour cause de lésion puisque la lésion n'existe pas;

Qu'il n'y a pas lieu non plus de dire qu'à l'avenir la Compagnie ne pourra prélever que les frais réels d'exploitation; que ce serait refaire la convention de 1885 où les parties ont stipulé un forfait;

Attendu que la 3me demande subsidiaire du Gouvernement a trait aux tarifs appliqués en Roumélie Orientale ainsi qu'aux tarifs locaux et au visa des Commissaires;

Attendu que la Compagnie oppose à cette 3me demande subsidiaire une fin de non recevoir tirée de l'Article 2 du compromis, et prétend qu'elle n'a le caractère ni d'une demande accessoire on reconventionnelle, ni d'une demande subsidiaire en dépit de la qualification qui lui a été donnée;

Attendu que la demande en dommages-intérêts du chef des tarifs de la Roumélie Orientale peut être considérée comme subsidiaire à la demande en résiliation fondée sur la Convention Bulgare et les stipulations de la dite convention, notamment sur ses tarifs;

Qu'il y a donc lieu de l'examiner au fond;

Attendu que si le Gouvernement est resté étranger à la Convention Bulgare, la Compagnie paraît avoir fait tout ce qu'elle a pu pour sauvegarder leurs intétêts communs; que c'est précisément dans ce but qu'ont été consenties les réductions de tarifs incriminées qui devront être maintenues dans les autres provinces tant qu'elles seront maintenues en Roumélie, comme l'a d'ailleurs déclaré la Compagnie en plaidoirie;

Attendu que, dans ces conditions, le Gouvernement ne saurait pas plus réclamer de dommages-intérêts à la Compagnie qu'elle ne pourrait elle même lui en demander sous quelque rapport que ce soit à raison de ces réductions et exemptions de tarifs consacrés par la Convention Bulgare;

Que le principe même de la demande doit être écarté;

Attendu qu'il n'en est pas de même de la partie de la demande relative aux tarifs locaux;

Que si on se reporte aux demandes du Gouvernement telles qu'elles sont énumérées au compromis, on constate que la 1ère est une demande de résiliation des conventions et la 2me une demande de redressement des comptes pour lésion; qu'il n'est pas question aux numéros 1 et 2 desdites demandes de l'Article 2 du

Cahier des Charges qui fixe les droits de la Compagnie et du Gouvernement quant aux tarifs; qu'il n'est question des tarifs que dans la demande N° 11 du Gouvernement;

Que, dans ces conditions, la seconde partie de cette 3me demande ne saurait être considérée comme une demande reconventionnelle, accessoire ou subsidiaire et doit être déclarée non recevable;

Attendu que la dernière demande subsidiaire du Gouvernement quant à la reconstitution du capital de la Compagnie doit être déclarée non recevable pour les mêmes motifs et par application du même Article 2 du Compromis;

Attendu qu'il y a lieu de réserver les dépens jusqu'à la fin de l'Arbitrage;

Par ces motifs,

Déclare non recevables les demandes subsidiaires du Gouvernement quant aux tarifs locaux et à la reconstitution du capital de la Compagnie;

Dit qu'il n'y a lieu à aucuns dommages-intérêts pour la Convention Bulgare sous quelque rapport que ce soit;

Dit que les réductions de tarifs consenties en Roumélie devront être maintenues dans les autres provinces tant qu'elles le seront en Roumélie;

Le déboute au surplus de toutes ses demandes tant principales et complémentaires que subsidiaires;

Réserve les dépens.

Fait et signé à Constantinople, le 25 Octobre /7 Novembre 1903.

(Signé): **M. DJÉLALEDDIN.**
„ **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
„ **MILLIARD.**
„ **KVASSAY.**

SENTENCE N° 6.

Transport du matériel militaire.

La Commission Arbitrale, instituée par Compromis en date du 4/17 Janvier 1903, conclu entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie d'Exploition des Chemins de fer Orientaux;

Sur la 4me demande du Gouvernement,

Vu les conclusions des parties, les observations fournies en réponse et toutes pièces à l'appui;

Ouï les mandataires des parties en leurs observations orales,

Et après en avoir délibéré,

Attendu que le Gouvernement Impérial prétend que l'arrangement de 1883 ne porte pas atteinte aux conventions de 1872 et de 1885 et peut d'ailleurs être dénoncé, qu'il prétend, en outre, que la réduction au tiers du tarif s'applique, en temps de guerre et de paix, au transport des militaires et des marins, expédiés isolément ou en corps, de leurs bagages, de leurs bêtes, de tout matériel militaire et naval, de tous approvisionnements et généralement de tous objets quelconques nécessaires à l'armée;

Attendu que, de son côté, la Compagnie soutient, par voie de demande reconventionnelle, que la convention de 1883 doit rester en vigueur jusqu'à ce qu'elle soit dénoncée; qu'à partir du jour où elle cesserait d'être en vigueur, la réduction au tiers du tarif continuera, conformément aux conventions de 1872 et de 1885, à être applicable aux militaires et marins et à leurs bagages, au matériel militaire et naval comprenant les armes, canons, caissons vides, voitures d'ambulance, forges de campagne, sellerie, kourbas, matériel d'hôpital et de casernement, à l'exclusion des approvisionnements, des animaux et de tous autres objets; qu'enfin en cas d'annulation rétroactive de la convention de 1883, la Compagnie demande le redressement depuis 15 ans des comptes de transports;

En ce qui concerne la Convention de 1883:

Attendu que le 21 Avril 1883 est intervenu entre la Compagnie et le Ministère de la Guerre un arrangement relatif aux transports militaires en vue d'accorder certaines facilités pour ces transports d'après le préambule même de l'arrangement;

Attendu qu'aux termes de l'Article 9 de cette convention, la durée a été fixée à deux ans à compter du 13 Mars 1883, et qu'elle devait être renouvelée d'année en année à défaut de dénonciation par l'une des parties trois mois avant son échéance;

Qu'il est donc certain qu'elle peut être dénoncée, mais que ne l'ayant pas été, elle est toujours la loi des parties et doit rester leur loi jusqu'à sa dénonciation;

Attendu que le Gouvernement ne pouvait guère demander l'annulation rétroactive de l'arrangement de 1883 qui lui accordait "certaines facilités"; qu'il ne la demande d'ailleurs pas et qu'il n'y a pas à statuer, par conséquent, sur la demande en redressement des comptes des transports militaires des 15 dernières années, éventuellement formulée par la Compagnie;

Attendu qu'en cas de dénonciation de l'arrangement de 1883, les parties retomberaient sous l'application du régime antérieur, comme le dit l'Article 9 de cet arrangement, c. a. d. sous l'application des conventions de 1872 et de 1885;

En ce qui concerne les Conventions de 1872 et de 1885:

Attendu que les transports sont réglés par l'Article 14 du Cahier des Charges de 1872 et par l'Article 5 de la Convention de 1885;

Attendu que les parties ne sont pas d'accord sur l'interprétation de ces articles, qu'il s'agit d'en rechercher et d'en fixer le sens et la portée pour le cas où l'arrangement de 1883 viendrait à être dénoncé;

Attendu qu'aux termes de l'Article du 14 Cahier des Charges de 1872, "les militaires ou marins expédiés isolément ou en corps pour le service, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe établie dans le tarif;" qu'il en sera de même pour le "matériel militaire ou naval" que le Gouvernement pourrait avoir besoin d'expédier;

Que cette réduction a été portée de la moitié au tiers du tarif par la convention de 1885;

Attendu que le Gouvernement Impérial prétend que la réduction s'applique

aux approvisionnements comme au matériel, et généralement à tous les objets sans exception transportés pour l'armée, les mots "matériel militaire ou naval" de l'Article 14 du Cahier des Charges et surtout les mots "transports militaires" de l'Article 5 de la convention de 1885 les comprenant tous;

Attendu qu'il n'y a aucun argument à tirer de l'expression "transports militaires" dont se sert l'Article 5 de la convention de 1885; que cette convention n'a entendu apporter et n'apporte à celle de 1872 que deux modifications quant aux transports militaires, l'une concernant la réduction qu'elle porte au tiers du tarif, l'autre concernant le paiement qui n'aura pas lieu comptant; qu'elle laisse subsister l'Article 14 de la convention de 1872 dans ses autres parties notamment quant à la détermination des personnes ou des objets qui pourront profiter de la réduction;

Qu'il faut donc déterminer le sens de l'Article 14 et notamment ce qu'on entend par le matériel militaire;

Attendu qu'on ne saurait confondre avec le matériel militaire les approvisionnements destinés à renouveler les munitions de l'armée ou à la faire vivre;

Que cette distinction est faite en France notamment, c. a. d. dans le pays auquel on a emprunté le texte de l'Article 14;

Que telle est d'ailleurs l'interprétation que le Gouvernement Impérial lui même a donnée de l'Article 14 au lendemain de l'ouverture du chemins de fer aussi bien que dans l'arrangement de 1883;

Qu'un régime différent a bien été établi pendant la guerre russe; qu'il sera toujours loisible aux parties d'agir de même dans des circonstances analogues, mais que le Gouvernement ne saurait se prévaloir de ce régime passager, établi d'un commun accord pour la guerre russe à condition que tous les transports auraient lieu en grande vitesse, et qui a cessé en 1880;

Attendu qu'une fois cette distinction établie entre les approvisionnements et le matériel militaire, l'application des conventions de 1872 et de 1885 devient facile;

Attendu que, pour les hommes, ont droit à la réduction les militaires ou marins en service, qu'ils voyagent isolément ou en corps, en temps de paix ou de guerre, aussi bien que les gendarmes dépendant du Ministère de la Guerre;

Que c'est ainsi que la convention de 1872 paraît d'ailleurs avoir toujours été interpretée par les deux parties;

Que le Gouvernement demande à tort que la réduction soit étendue à la police et à tous les gendarmes;

Qu'ils ne relèvent pas du Ministère de la Guerre et que leur transport, régi par l'Article 17 du Cahier des Charges, est gratuit;

Pour les animaux,

Attendu que les chevaux accompagnés par leurs cavaliers dans le même train ou dans un train les suivant, ont droit à la réduction, mais qu'elle ne peut être réclamée pour d'autres chevaux ni pour les animaux destinés à la nourriture de l'armée;

Pour les choses,

Attendu que la réduction s'applique aux bagages des hommes — à leurs fusils, havresacs, gibernes, vêtements et chaussures, s'ils sont transportés dans un wagon spécial — au matériel militaire, savoir: batterie de cuisine, matériel d'ambulance, matériel d'armurier, instruments de chirurgie, médicaments, tentes, pioches, pelles, haches et instruments de musique, harnachements, matériel de maréchal-ferrant, de bouchonnage, fers à cheval et attelage pour chevaux d'artillerie, vivres et fourrages nécessaires pour les troupes et les chevaux pendant le voyage en chemin de fer, armes de toutes espèces, canons et leurs accessoires, caissons vides, voitures d'ambulance, forges de campagne, sellerie, kourbas, matériel d'hôpital et de casernement; — que rien n'est, bien entendu, modifié au transport gratuit des bagages tel qu'il est déterminé par le tarif N° 2;

Attendu qu'il y a lieu de réserver les dépens jusqu'à la fin de l'Arbitrage;

Par ces motifs,

Dit que l'arrangement de 1883 a un caractère provisoire;

Dit qu'il fait la loi des parties tant qu'il ne sera pas dénoncé;

Dit qu'une fois cet arrangement dénoncé, les parties seront régies par les conventions de 1872 et de 1885 à moins d'une convention nouvelle;

Dit qu'en vertu et par application de ces conventions, le matériel militaire ne comprend pas les approvisionnements;

Dit que la réduction au tiers du tarif est applicable pour les hommes, les animaux et le matériel dans les conditions indiquées plus haut et que les hommes, animaux et objets non mentionnés expressément dans les motifs de ladite sentence, comme ayant droit à la réduction, ne sauraient en bénéficier;

Déboute chacune des parties du surplus de ses demandes et conclusions;

Réserve les dépens.

Fait et signé à Constantinople, le 25 Octobre /7 Novembre 1903.

(Signé:) **M. DJELALEDDIN.**
„ **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
„ **V. MILLIARD.**
„ **KVASSAY.**

SENTENCE N° 7.

Procès en Roumélie Orientale.



La Commission Arbitrale, instituée par Compromis en date du 4/17 Janvier 1903, conclu entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux;

Sur la 5e demande de la Compagnie,

Vu les conclusions des parties, les observations fournies en réponse et toutes pièces à l'appui;

Ouï les mandataires des parties en leurs observations orales,

Et après en avoir délibéré,

Attendu que la Compagnie demande que le Gouvernement Impérial soit contraint d'intervenir dans tous les procès qui lui ont été intentés par des tiers au sujet des terrains du chemin de fer et dans ceux qui pourront lui être intentés à l'avenir, d'y prendre fait et cause pour elle, et généralement de la protéger contre tous empiètements de terrains, dépossession et trouble de jouissance, à peine d'être responsable de toutes condamnations encourues par elle, de tous frais et dépenses et de toutes les conséquences des arrangements transactionnels auxquels pourraient donner lieu les-dits litiges; qu'elle demande, en outre, contre le Gouvernement une condamnation au paiement de la somme de francs 87,722 pour réparation du préjudice souffert jusqu'au 31 Décembre 1902; qu'elle demande, enfin, dans sa réclamation N° 18 du compromis, les intérêts et les intérêts composés;

Attendu que le Gouvernement a conclu au rejet des diverses demandes de la Compagnie, soit comme non-recevables, soit comme mal fondées;

Attendu que le Gouvernement, propriétaire de la ligne, est obligé d'assurer à la Compagnie la libre et paisible jouissance de la chose concédée et, par conséquent, de la protéger, non pas sans doute contre tous les troubles de fait qu'elle peut subir, mais contre tous les troubles de droit, c'est-à-dire contre toutes les pré-

tentions qu'élèveraient des tiers à la propriété ou à la possession des lignes concédées;

Que cette obligation s'impose d'autant plus au Gouvernement dans l'espèce qu'il a, comme propriétaire concédant, procédé à l'expropriation des terrains et qu'il est seul armé pour repousser les prétentions des tiers;

Attendu qu'assignée, la Compagnie a le droit et le devoir de dénoncer ces assignations au Gouvernement en lui demandant de prendre fait et cause pour elle;

Attendu que si le Gouvernement ne fait pas cesser ces troubles, il devient responsable de toutes leurs conséquences, c'est-à-dire des condamnations qui peuvent être prononcées contre la Compagnie, des déboursés et des dépenses nécessaires que ces poursuites peuvent lui occasionner;

Qu'il doit aussi subir les conséquences des transactions faites par la Compagnie, s'il a été mis en demeure d'y participer et ne s'y est pas opposé;

Que tels sont les devoirs réciproques qui résultent pour les parties de leur qualité de concédant et de concessionnaire;

Attendu qu'il appartient au Gouvernement Impérial de choisir les moyens qui lui paraîtront les meilleurs pour assurer la libre jouissance de la Compagnie; que la Commission Arbitrale n'a pas à lui dicter sa conduite dès qu'elle a précisé les obligations et la responsabilité des parties;

Attendu que la Compagnie a été en butte à un certain nombre de procès en Roumélie; que ces procès ont été de deux espèces, des actions pétitoires en revendication de propriété et des actions possessoires soulevées à l'occasion du bornage en vue d'empêcher la prise de possession par la Compagnie des terrains du chemin de fer; que les uns et les autres ont bien le caractère de troubles de droit contre lesquels le propriétaire doit protéger son locataire;

Attendu que ces procès ont imposé à la Compagnie des frais et des dépenses de diverse nature dont elle offre de produire les pièces justificatives; qu'elle demande la réparation du préjudice qui lui a été ainsi causé;

Attendu que sur la base d'un Iradé Impérial, le Ministère des Travaux Publics a reconnu, dans sa lettre du 11 Novembre 1901, la légitimité du principe de cette réclamation fixée à francs 75,000 en réservant l'examen des chiffres;

Attendu que, cet examen fait, il y a lieu d'accueillir la demande de la Compagnie jusqu'à concurrence de 43,237 francs seulement et de rejeter le surplus de

sa demande qui s'applique au dixième des appointements de certains de ses agents;

Attendu que la Compagnie devra toutefois tenir compte au Gouvernement des sommes qu'elle a touchées ou pourra toucher de plaideurs ayant perdu leur procès et condamnés vis-à-vis d'elle;

Sur les intérêts,

Attendu qu'il y a lieu d'allouer à la Compagnie les intérêts à 9 p. °/₀ à partir de la première mise en demeure du 1er Août 1898, sur la somme de 86,726 piastres 50, soit 19,800 francs, la seule somme qui fût due à cette date d'après le compte de la Compagnie par suite de la réduction opérée sur sa demande, à partir de sa seconde mise en demeure du 2 Novembre 1900 sur la somme de 44,419 piastres 20, soit 10,150 francs due à cette date en sus de la somme précédente, et pour le solde à partir du 7 Mai 1903 (n.s.), date du dépôt des conclusions;

Attendu qu'il n'y a pas lieu d'allouer à la Compagnie les intérêts des intérêts;

Attendu qu'il convient de réserver les dépens jusqu'à la fin de l'Arbitrage;

Par ces motifs,

Condamne le Gouvernement Impérial à payer à la Compagnie, à titre de remboursement de ses frais et dépenses jusqu'au 31 Décembre 1902, la somme de 43,237 francs à charge par la Compagnie de tenir compte au Gouvernement des sommes qu'elle a touchées ou pourra toucher de plaideurs condamnés vis-à-vis d'elle;

Le condamne à lui payer les intérets à 9 p. °/₀ à partir du 1er Août 1898 pour 19,800 francs, du 2 Novembre 1900 pour 10,150 francs et pour le solde soit pour 13,287 francs à partir du 7 Mai 1903 (n.s.);

Dit qu'il n'y a pas lieu de lui allouer les intérêts des intérêts;

Déboute les parties du surplus de leurs demandes et conclusions;

Réserve les dépens.

Fait et signé à Constantinople, le 8/21 Novembre 1903.

(Signé): **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

SENTENCE N° 8.

Taxes accessoires perçues par des tiers.

La Commission Arbitrale instituée par Compromis en date du 4/17 Janvier 1903, conclu entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux;

Sur la 10me demande de la Compagnie,

Vu les conclusions des parties, les observations fournies en réponse et toutes pièces à l'appui;

Ouï les mandataires des parties en leurs observations orales,

Et après en avoir délibéré,

Attendu que la Compagnie réclame au Gouvernement la somme de 205,000 francs en réparation du préjudice causé jusqu'au 31 Décembre 1902 pour la perception de taxes sur les marchandises aux stations de Kabakdja, Sinekli et Tcherkeskeuy;

Attendu que le Gouvernement a conclu au rejet de la demande;

Attendu que ces taxes d'entreposage, de pesage et de hamalage sont bien perçues aux trois stations susénoncées;

Que s'il est souhaitable dans l'intérêt du trafic de ne pas créer ainsi des perceptions qui pourraient être de nature à diminuer le nombre des expéditions, il appartient cependant au Gouvernement de voir si ces taxes sont conformes au droit public ottoman et si elles doivent être maintenues;

Attendu, d'ailleurs, qu'il s'agit là d'un acte de souveraineté, et qu'il n'existe dans les conventions intervenues entre le Gouvernement et la Compagnie aucun article limitant à cet égard le droit du Gouvernement et permettant à celle-ci de réclamer des dommages-intérêts pour des perceptions de cette nature;

Attendu qu'il y a lieu de réserver les dépens jusqu'à la fin de l'Arbitrage;

Par ces motifs,

Déboute la Compagnie de sa demande;

Réserve les dépens.

Fait et signé à Constantinople, le 8/21 Novembre 1903.

(Signé:) **M. DJÉLALEDDIN.**
„ **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
„ **V. MILLIARD.**
„ **KVASSAY.**

SENTENCE N° 9.

Droits de douane antérieurs à l'année 1888.

La Commission Arbitrale, instituée par Compromis en date du 4/17 Janvier 1903, conclu entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux,

Sur la 9me demande du Gouvernement,

Vu les conclusions des parties, les observations fournies en réponse et toutes pièces à l'appui;

Ouï les mandataires des parties en leurs observations orales,

Et après en avoir délibéré,

Attendu que le Gouvernement Ottoman réclame à la Compagnie le paiement de droits de douane sur des objets importés du 20 Janvier 1875 au 20 Avril 1888 avec les intérêts de droit;

Attendu que la Compagnie oppose à celle réclamation une fin de non recevoir tirée de ce qu'elle n'aurait pas été présentée dans le délai fixé par le premier paragraphe de l'Article 3 du Compromis, et en demande, en outre, le rejet en se fondant sur la prescription pour les objets qui auraient été importés du 20 Janvier 1875 au 17 Janvier 1888 et sur l'absence de justification quant à la totalité des objets importés;

Attendu que la prescription doit être accueillie pour tous les objets qui auraient été importés du 20 Janvier 1875 au 17 Janvier 1888; que plus de 15 années se sont écoulées depuis cette dernière date jusqu'à celle du Compromis de de 1903 et que la prescription n'a pas été interrompue avant le 17 Janvier 1903;

Attendu, d'autre part, que le demandeur est obligé d'établir non seulement que ces objets sont entrés, mais qu'ils sont soumis aux droits, d'autant mieux qu'il les a laissé entrer en franchise, que la Compagnie a précisément droit à la franchise pour un certain nombre d'objets ayant une certaine destination aux termes du se-

cond paragraphe de l'Article 24 du Cahier des Charges de l'exploitation, et qu'il n'a été formulé, de ce chef, lors de l'arbitrage de 1888, aucune demande de paiement, si ce n'est pour le charbon;

Attendu qu'il ne fait pas la preuve qui lui incombe;

Qu'il y a lieu, dans ces conditions, de le débouter de sa demande sans qu'il soit nécessaire d'examiner si le premier paragraphe de l'Article 3 du Compromis est applicable;

Attendu qu'il y a lieu de réserver les dépens jusqu'à la fin de l'Arbitrage,

Par ces motifs,

Déboute le Gouvernement de sa demande,

Réserve les dépens.

Fait et signé à Constantinople, le 12/25 Novembre 1903.

(Signé): **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

SENTENCE N° 10.

Perceptions en Roumélie Orientale.

La Commission Arbitrale instituée par Compromis en date du 4/17 Janvier 1903, conclu entre le Gouvernemeni Impérial Ottoman et la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux;

Sur la 12[me] demande de la Compagnie;

Vu les conclusions des parties, les observations fournies en réponse et toutes pièces à l'appui;

Ouï les mandataires des parties en leurs observations orales,

Et après en avoir délibéré:

Attendu que la Compagnie demande contre le Gouvernement Impérial une condamnation au paiement de la somme de 81,740 francs à titre de réparation du préjudice qu'elle aurait éprouvé jusqu'au 31 Décembre 1902 par suite de perceptions effectuées par les Autorités bulgares, sous des titres divers, en Roumélie Orientale, ou à titre de restitution des dites perceptions; qu'elle demande en outre, que le Gouvernement soit tenu de rembourser les sommes que la Compagnie pourra être ainsi obligée de verser dans l'avenir à l'entrée ou à la sortie de la Roumélie Orientale;

Attendu que le Gouvernement a conclu au rejet de la demande;

Attendu qu'il est constant que certains droits de douane d'entrée, de sortie, d'octroi, d'accise, de statistique et de quaiage sont perçus en Roumélie Orientale;

Attendu que ces perceptions ne sont pas contestées par le Gouvernement qu'il prétend seulement n'en être pas responsable et avoir fait ce qui dépendait de lui dans l'intérêt de la Compagnie;

Attendu qu'il est établi que le Gouvernement laisse passer en transit les marchandises importées en Turquie pour la Roumélie Orientale;

Que ce régime évite une double perception et, comme le dit le Gouvernement dans ses conclusions, dégage sa responsabilité quant aux droits de douane, tant qu'il sera maintenu;

Attendu que les autres droits et taxes en question, tels qu'ils sont appliqués en Roumélie-Orientale, sont acceptés par toutes les nations;

Que la situation pour le Gouvernement Ottoman est telle qu'elle a le caractère d'un véritable cas de force majeure qui dégage sa responsabilité vis-à-vis de la Compagnie à raison de ces perceptions;

Qu'il y a donc lieu d'écarter la demande en dommages-intérêts de la Compagnie pour le passé, c'est-à-dire pour la période antérieure à ladite sentence;

Attendu qu'il a lieu d'écarter *à fortiori* sa demande pour l'avenir et pour autant que la situation actuelle subsisterait;

Attendu qu'il y a lieu de réserver les dépens jusqu'à la fin de l'Arbitrage;

Par ces motifs,

Déboute la Compagnie de sa demande,

Réserve les dépens.

Fait et signé à Constantinople, le 12/25 Novembre 1903.

(Signé:) **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **V. MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

SENTENCE N° 11.

Indemnités réclamées pour mesures administratives.



La Commission Arbitrale instituée par Compromis en date du 4/17 Janvier 1903, intervenu entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie d'Exploitation des chemins de fer Orientaux;

Sur la 11me demande de la Compagnie;

Vu les conclusions des parties, les observations fournies en réponse et toutes pièces à l'appui;

Ouï les mandataires des parties en leurs observations orales,

Et après en avoir délibéré:

Attendu que la Compagnie réclame au Gouvernement la somme de 341,040 francs à titre d'indemnité pour le préjudice causé jusqu'au 31 Décembre 1902 par les restrictions apportées au trafic des voyageurs — celle de 1,715,886 francs pour le préjudice causé par l'établissement de quarantaines en 1892, 1893, 1894 et 1895, — enfin celle de 160,724 francs pour le préjudice causé de Septembre 1893 à Juin 1894 par l'interdiction du transport des fruits et légumes;

Attendu que le Gouvernement demande le rejet de ces diverses réclamations;

Attendu que la réglementation des passeports est une mesure de police, un acte de souveraineté; qu'aucune stipulation des conventions ne restreint, à cet égard, les droits du Gouvernement;

Attendu qu'il en est de même des quarantaines ordonnées à la demande du service sanitaire et dans l'intérêt de la santé publique, comme de l'interdiction du transport des fruits et légumes;

Que ce sont là des mesures ne pouvant donner lieu à une indemnité contre le Gouvernement au profit de la Compagnie, dès qu'elles ont été prises à l'égard de tous et dans un intérêt général;

Attendu qu'il convient de réserver les dépens jusqu'à la fin de l'Arbitrage;

Par ces motifs,

Déboute la Compagnie de sa demande;

Réserve les dépens.

Fait et signé à Constantinople, le 12/25 Novembre 1903.

(Signé): **M. DJELALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **V. MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

SENTENCE No. 12.

Détérioration de la ligne de Mitrovitza.



La Commission Arbitrale, instituée par Compromis en date du 4/17 Janvier 1903, conclu entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux;

Sur la 22me demande de la Compagnie;

Vu les conclusions des parties, les observations fournies en réponse et toutes pièces à l'appui;

Ouï les mandataires des parties en leurs observations orales,

Et après en avoir délibéré,

Attendu que la Compagnie réclame au Gouvernement la somme de 114 francs 25 déboursée par elle pour la réparation des dommages causés par les insurgés au mois de Septembre 1902 sur la ligne d'Uskub à Mitrovitza;

Attendu que le Gouvernement a conclu au rejet de la demande;

Attendu que le caractère des attentats dirigés en Septembre 1902 sur la ligne d'Uskub à Mitrovitza n'est pas certainement déterminé;

Que le Gouvernement conteste que ces attentats soient le résultat de faits de guerre ou insurrectionnels;

Qu'en effet les dégats ont été peu importants;

Attendu que, dans ces circonstances de fait, il est superflu d'examiner la question de principe et qu'il n'y a pas lieu d'accueillir la demande de la Compagnie à laquelle incombent l'entretien et la réparation de la voie, en règle générale;

Attendu qu'il convient de réserver les dépens jusqu'à la fin de l'Arbitrage;

Par ces motifs,

Déboute la Compagnie de sa demande;

Réserve les dépens.

Fait et signé à Constantinople, le 12/25 Novembre 1903.

(Signé:) **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **V. MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

SENTENCE № 13.

Créance Coronian.

La Commission Arbitrale, instituée par Compromis en date du 4/17 Janvier 1903, conclu entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux;

Sur la 17me demande de la Compagnie:

Vu les conclusions des parties, les observations fournies en réponse et toutes pièces à l'appui;

Ouï les mandataires des parties, en leurs observations orales,

Et après en avoir délibéré:

Attendu que la Compagnie réclame au Gouvernement le paiement d'une somme de 3070 francs qu'elle a dû verser à titre de transaction à une dame Coronian avec intérêt à 9 % du 23 Octobre 1897, jour de la mise en demeure, et les intérêts des intérêts à partir de la demande en justice;

Attendu que le Gouvernement ne conteste pas la dette reconnue par une lettre du Ministre des Travaux Publics du 11 Novembre 1901; qu'il demande seulement à la compenser avec les créances qu'il pourrait avoir envers la Compagnie;

Attendu qu'il n'y a pas eu accord entre les parties quant à la compensation et qu'aucune justification n'a été apportée pour constater, en l'espèce, que la compensation avait pu de plein droit s'opérer; qu'il y a lieu, en conséquence, d'ordonner le paiement de ladite somme avec intérêts à 9 % du 23 Octobre 1897, ladite créance devant entrer dans le compte général que les parties devront dresser après l'arbitrage;

Attendu qu'il n'y a pas lieu d'allouer les intérêts des intérêts;

Attendu qu'il convient de réserver les dépens jusqu'à à la fin de l'arbitrage;

Par ces motifs,

Dit que le Gouvernement doit payer à la Compagnie 3070 francs avec intérêts à 9 p. $^0/_0$ du 23 Octobre 1897;

Dit qu'il n'y a pas lieu d'allouer les intérêts des intérêts;

Réserve les dépens.

Fait et signé à Constantinople le 12/25 Novembre 1903.

(Signé): **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

SENTENCE N° 14.

Interruptions du trafic.



La Commission Arbitrale instituée par Compromis en date du 4/17 Janvier 1903, conclu entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux;

Sur la 16[me] demande de la Compagnie:

Vu les conclusions des parties, les observations fournies en réponse et toutes pièces à l'appui,

Ouï les mandataires des parties en leurs observations orales,

Et après en avoir délibéré:

Attendu que la Compagnie demande que le Gouvernement soit condamné à lui payer 215,250 francs à titre d'indemnité pour la perte de recettes éprouvée par elle en Janvier, Février, et Mars 1895 du chef de l'interruption du trafic causée par la rupture du pont de l'Arda, et 120,818 francs pour la perte de recettes éprouvée en Février et Mars 1902 du chef de l'interruption de trafic causée par la destruction d'une partie de la ligne de Constantinople à Andrinople;

Attendu que le Gouvernement a conclu au rejet de cette demande, qu'il prétend, pour le pont de l'Arda, que la décharge donnée par la Compagnie en 1897 ne s'applique pas seulement à la reconstruction du pont, mais aussi à l'interruption du service causée par cette reconstruction, de telle sorte que la demande serait non recevable; qu'il ajoute, au fond, que l'une et l'autre réclamation doivent être écartées comme ayant pour origine un cas de force majeure dont le Gouvernement ne saurait être responsable;

Attendu que la demande ne porte pas sur les frais de reconstruction des ponts; qu'il s'agit de la réparation du préjudice causé par les inondations à raison de l'interruption de service qu'elles ont amenée;

Attendu que ces inondations ont bien le caractère d'un fait de force majeure;

que les conséquences de ces inondations au point de vue de l'interruption du service doivent être réglées d'après l'Article 4 de la Convention de 1885;

Attendu que la Compagnie observe, il est vrai, que le Gouvernement n'aurait pas régularisé le régime des eaux et aurait laissé déboiser les montagnes;

Attendu que le Gouvernement n'a pris à cet égard aucun engagement dans les conventions qu'il a passées avec elle, et que d'ailleurs aucune faute n'a été établie à sa charge;

Attendu qu'il est sans intérêt de rechercher si la décharge de 1897 comprenait les dommages en même temps que les frais de reconstruction du pont;

Qu'il convient, dans ces conditions d'écarter les demandes de la Compagnie;

Attendu qu'il y a lieu de réserver les dépens jusqu'à la fin de l'Arbitrage;

Par ces motifs,

Déboute la Compagnie de ses demandes.

Réserve les dépens.

Fait et signé à Constantinople le 12/25 Novembre 1903.

(Signé): **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **V. MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

SENTENCE № 15.

Voie parallèle de Kouléli-Bourgas.

La Commission Arbitrale, instituée per Compromis en date du 4 17 Janvier 1903, conclu entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie d'exploitation des Chemius de fer Orientaux;

Sur la 5e demande du Gouvernement:

Vu les conclusions des parties, les observations fournies en réponse et toutes pièces à l'appui;

Ouï les mandataires des parties en leurs observations orales,

Et après en avoir délibéré:

Attendu que le Gouvernement demande que la Compagnie soit condamnée à rétablir à ses frais dans un délai de trois mois à compter de la sentence Arbitrale, la voie parallèle de 36 kilomètres et 40 mètres entre Kouléli Bourgas et Andrinople, de la mettre en état d'exploitation et de l'exploiter, qu'il réclame en outre des dommages-intérêts;

Attendu que la Compagnie a conclu au rejet de cette demande;

Attendu que c'est avec l'assentiment du Gouvernement que la Compagnie n'a pas exploité cette seconde ligne;

Attendu qu'à la suite de la convention de 1885 une Commission a été nommée; qu'elle avait pour mission d'examiner les lignes dans le but de déterminer les travaux de parachèvement nécessaires pour rendre les lignes construites "con-"formes au cahier des charges de construction et aux plans et types approuvés "par le Gouvernement Impérial";

Que sa mission s'étendait par conséquent à la ligne en question;

Attendu que cette Commission, tout en reconnaissant, dans ses procès-ver-

baux, au Gouvernement le droit de demander le rétablissement de cette voie, a constaté qu'elle était "absolument inutile pour le moment";

Attendu que c'est à la suite du dépôt du rapport de cette Commission que le Ministre des Travaux Publics a écrit le 23 Août 1886 à la Compagnie que cette ligne continuerait à figurer dans les comptes comme par le passé, notamment pour le paiement de la redevance de 1500 francs et qu'elle "devrait être ré-"tablie dès que l'accroissement notable des transports viendra à l'exiger," toute la dépense du rétablissement devant rester à la charge de la Compagnie;

Attendu que la Compagnie, de son côté, a, par sa lettre du 31 Août 1886, rappelé une correspondance antérieure indiquant les raisons qui avaient motivé l'enlèvement des rails de cette voie et accepté de la rétablir à ses frais si l'accroissement notable du trafic venait à rendre ce rétablissemeut nécessaire;

Que si la Compagnie a accepté cette charge sans discussion, elle ne l'a fait que parce que le Ministère des Travaux Publics subordonnait lui-même le rétablissement de cette ligne à l'accroissement du trafic;

Attendu que, lors de l'Arbitrage de 1888, le Gouvernement a contesté la valeur de cette entente établie par correspondance et le droit de la Compagnie de retenir 7000 francs par kilomètre pour cette voie sans en demander d'ailleurs le rétablissement;

Que les Arbitres ont rejeté cette prétention et ont fait sortir à cette entente tous ses effets;

Attendu que le Gouvernement a profité de l'éxécution de cette entente consacrée par la décision Arbitrale de 1888 en touchant pour cette seconde voie la redevance de 1500 francs par an;

Qu'il ne serait donc pas équitable aujourd'hui de revenir sur cet arrangement alors que le rétablissement de cette seconde voie n'apparâit pas du tout comme nécessaire au point de vue du trafic;

Attendu, en effet, que si le trafic des voyageurs a légèrement augmenté, celui des marchandises, par contre, a diminué, et la ligne principale avec ses quatre trains par jour, suffit amplement au trafic;

Attendu qu'en l'état, le Gouvernement est sans intérêt pour demander ce rétablissement; que cet intérêt pourra naître et qu'il appartient à la Commission Arbitrale de fixer dès maintenant l'époque où le Gouvernement pourra réclamer ce rétablissement;

Qu'il convient exaequo et bono de la fixer au moment où l'ensemble du réseau aura produit en moyenne 10,333 francs par kilomètre pendant trois années consécutives;

Qu'il ya lieu, dans ces conditions, de rejeter la demande de rétablissement immédiat du Gouvernement et par suite les autres demandes;

Attendu, dans ces conditions, qu'il devient inutile de donner acte à la Compagnie de ce qu'elle est prête à rétablir à ses frais la seconde voie dès que l'accroissement notable des transports l'exigera;

Attendu qu'il y a lieu de réserver les dépens jusqu'à la fin de l'Arbitrage;

Par ces motifs,

Dit que le Gouvernement pourra demander le rétablissement de la ligne quand l'ensemble du réseau aura produit en moyenne 10,333 francs par kilomètre et pendant trois années consécutives;

Déboute les parties du surplus de leurs demandes;

Réserve les dépens.

Fait et signé à Constantinople, le 17/30 Novembre 1903.

(Signé:) **M. DJÉLALEDDIN.** (*Dissident.*)
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **V. MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

SENTENCE N° 16.

Frais de Contrôle.



La Commission Arbitrale, instituée par Compromis en date du 4/17 Janvier 1903, conclu entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux;

Sur la 14me demande du Gouvernement:

Vu les conclusions des parties, les observations fournies en réponse et toutes pièces à l'appui;

Ouï les mandataires des parties en leurs observations orales;

Et après en avoir délibéré,

Attendu que le Gouvernement demande contre la Compagnie une condamnation au paiement de la somme de 652,148 piastres pour frais de contrôle jusqu'au 31 Décembre 1902 avec intérêts de droit;

Attendu que la Compagnie ne conteste pas devoir la somme, qu'elle prétend seulement que cette somme avec les intérêts à 9 % à compter du 22 Décembre 1902, date de la mise en demeure, doit entrer à l'avoir du Gouvernement dans le compte qui sera dressé à la suite de l'Arbitrage;

Attendu que sans doute, les frais de contrôle sont destinés au traitement des Commissaires de surveillance d'après l'Article 34 du Cahier des Charges, mais qu'il résulte de documents émanant du Ministère des Travaux Publics que, d'accord avec le Ministère, les traitements des Commissaires ont été directement payés par la Compagnie jusqu'à ce jour;

Qu'il y a donc lieu de décider que les 652,148 piastres 34, dues figureront à l'avoir du Gouvernement avec intérêts à 9 % à compter du 22 Décembre 1902 dans le compte à dresser à l'issue de l'Arbitrage;

Attendu que le Gouvernement est maître de ne pas charger, dans l'avenir,

la Compagnie du paiement du traitement des Commissaires; qu'il peut exiger le versement de l'intégralité des frais de contrôle au Ministère des Travaux Publics;

Attendu que les frais de contrôle ont une destination spéciale d'après l'Article 34, et que le Gouvernement doit pourvoir régulièrement au traitement des Commissaires et du personnel chargé du service du contrôle du Chemin de fer en leur affectant cette redevance;

Attendu qu'à raison de cette affectation contractuelle, la Compagnie ne peut se refuser à la payer sous prétexte qu'elle serait créancière du Gouvernement;

Attendu qu'il y a lieu de réserver les dépens jusqu'à la fin de l'Arbitrage;

Par ces motifs,

Dit que les traitements des Commissaires ayant été payés par la Compagnie' les 652,148 piastres 34 restant dues au 31 Décembre 1902 seront portées à l'avoir du Gouvernement dans le compte qui sera dressé à la fin de l'Arbitrage avec les intérêts à 9 % à partir du 22 Décembre 1902 (n.s.) pour ce qui était échu à cette date et pour le surplus à partir du 7 Mai 1903;

Dit que pour l'avenir, et pour le cas où la Compagnie ne serait plus chargée de payer directement les traitements des Commissaires, la Compagnie sera tenue de payer au Gouvernement Impérial l'intégralité des frais de contrôle à raison de l'affectation spéciale de l'Article 34, alors même qu'elle serait sa créancière;

Dit qu'il en sera de même du surplus de ces frais de contrôle, si elle continuait à payer les Commissaires;

Déboute les parties du surplus de leurs conclusions;

Réserve les dépens.

Fait et signé à Constantinople, le 17/30 Novembre 1903.

(Signé): **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

SENTENCE N° 17.

Franchise douanière.

La Commission Arbitrale, instituée par Compromis en date du 4/17 Janvier 1903, conclu entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux;

Sur la 13me demande de la Compagnie et 7me du Gouvernement;

Vu les conclusions des parties, les observations fournies en réponse et toutes pièces à l'appui;

Ouï les mandataires des parties en leurs observations orales,

Et après en avoir délibéré;

Attendu que la Compagnie réclame au Gouvernement le paiement de la somme de 113,174 francs pour restitution de dépôts faits dans les caisses de l'Administration des douanes et de perceptions exigées par cette administration contrairement à l'Article 24 du Cahier des Charges, avec intérêts à 9 % à partir du 2 Novembre 1900 pour 79,535 francs et du 16 Janvier 1903 pour 33,639 francs, qu'elle demande, en outre, les intérêts des intérêts;

Attendu que, de son côté, le Gouvernement soutient que la franchise de l'Article 24 du Cahier des Charges ne saurait s'appliquer aux instruments de nivelage, boussoles, cuirs de toutes espèces, instruments de mesurage, articles de dessin et de bureau, aux ponts, aux rails et accessoires et généralement à tout le matériel de la voie, ainsi qu'à tout le matériel des télégraphes, enfin à tout ce qui se rapporte aux terrassements et à l'exploitation, qu'il conclut subsidiairement à une expertise pour vérifier la comptabilité de la Compagnie et pour déterminer les objets qui doivent bénéficier de la franchise de l'Article 24, qu'il demande enfin la jonction des deux demandes et le rejet de celle de la Compagnie;

Attendu qu'il s'agit dans l'une et l'autre demande de la franchise douanière, de la mesure dans laquelle elle a été accordée à la Compagnie par l'Article 24

et de l'interprétation de cet article; que ces deux demandes sont connexes et qu'il y a lieu de les joindre à raison de leur connexité;

Sur l'interprétation de l'Article 24:

Attendu qu'il importe, avant tout, de fixer le sens de l'Article 24;

Attendu que dans son premier alinéa il exempte de toutes taxes et droits de circulation pendant toute la durée de la concession "les pierres, bois, fer et "houille, les machines et le matériel nécessaires à la construction ainsi qu'à l'exploi-"tation du Chemin de fer";

Attendu qu'aux termes du second alinéa la franchise douanière est accordée aux mêmes objets nécessaires "au premier établissement, à la mise en exploitation et à l'entretien du matériel fixe et roulant du chemin dc fer ainsi qu'à la pose de la double voie";

Attendu que les Arbitres de 1888 ont déjà statué sur la portée de l'Article 24; qu'ils ont décidé dans leur sentence du 14 Juin 1888: 1° Que l'énumération du premier alinéa concernant les droits de circulation était énonciative, non limitative et que l'exemption s'appliquait à tous les objets nécessaires à la construction ou à l'exploitation du chemin de fer; 2° Que la période provisoire de mise en exploitation avait cessé le 20 Janvier 1875, et qu'à partir de cette date "la Compagnie est tenue d'aquitter les droits de douane sur les objets importés de l'étranger, en dehors de ceux nécessaires au premier établissement, à l'entretien du matériel et à la pose de la double voie";

Qu'à ce point de vue la portée de l'Article 24 se trouve nettement déterminée, et que les objets ayant droit à la franchise douanière sont tous ceux venant de l'étranger nécessaires au premier établissement, à l'entretien du matériel fixe et roulant et à la pose de la double voie, comme le reconnait d'ailleurs le Gouvernement dans ses conclusions;

Attendu qu'il s'agit maintenant de déterminer autant que possible, quels sont ces objets, en présence du désaccord existant entre le Gouvernement et la Compagnie sur ce point;

Attendu que les deux parties sont d'accord pour reconnaître que les fournitures de bureau n'ont pas droit à la franchise; qu'il y a lieu d'en prendre acte;

Attendu qu'elles sont en désaccord quant aux matériaux déstinés à la construction ou à la réparation des ponts;

Attendu que le Gouvernement leur refuse la franchise parce que la recons-

truction des ponts, comme leur réparation, serait à la charge de la Compagnie;

Mais attendu que, sans avoir à rechercher à qui incombe la reconstruction des ponts, c'est une erreur de croire que les objets destinés à un travail mis à la charge de la Compagnie par le contrat, sont exclus de la franchise; que le contraire résulte de l'Article 24 puisqu'il accorde la franchise aux objets nécessaires à l'entretien du matériel fixe et roulant et que cet entretien est néanmoins à la charge de la Compagnie;

Attendu qu'il y a lieu à franchise dans les deux cas, en cas de réparation parce qu'il s'agit d'un travail d'entretien du matériel fixe, en cas de reconstruction, parcequ'il s'agit d'un travail de premier établissement;

Attendu qu'il en est de même des rails et des accessoires nécessaires à la réparation du matériel de la voie, comme l'a reconnu le Ministère des Travaux Publics;

Attendu qu'il n'est pas possible de donner à priori une solution pour les autres objets visés dans les conclusions du Gouvernement puisque cette solution dépend de l'usage qui sera fait de ces objets;

Attendu qu'tl est toutefois de l'intérêt des deux parties que l'application de l'Article 24, soit facilité à l'administration des douanes;

Attendu que le meilleur système à adopter en de pareilles circonstances c'est de s'inspirer de l'interprétation que les parties elles-mêmes ont cru devoir donner aux conventions;

Que, dès lors, il y a lieu, pour les parties, de continuer à suivre le modus-vivendi établi d'un commun accord en 1892 et qui a été appliqué pendant plusieurs années;

Attendu, toutefois, que si les Arbitres peuvent consacrer les deux premières parties de l'entente de 1892, il n'en est pas de même de la 3me partie qui concerne les objets applicables tout à la fois à l'entretien et à l'exploitation; que l'entente leur fait payer à tous la moitié des droits; que s'il serait désirable que cette transaction pratique fût remise en vigueur, cela dépend cependant de la seule volonté des parties, et qu'il n'appartient pas à la Commission Arbitrale de refaire ou de compléter le contrat;

Sur la réclamation de la Compagnie:

Attendu que la Compagnie réclame d'abord la restitution des 119,843 piastres ou 26,698 francs; qu'il s'agit d'objets pour lesquels elle avait déposé les

droits à l'entrée en attendant la décision ministérielle; que le Ministre a décidé que les droits n'étaient pas dus et qu'il y avait lieu d'ordonner la restitution de cette somme;

Attendu que la Compagnie réclame encore 26,668 piastres ou 5941 francs; que ces droits ont été versés pour des objets embarqués à Constantinople pour Salonique; que ces objets, allant d'un port Ottoman à un autre port Ottoman, n'étaient pas soumis au droit de douane et qu'il y a lieu d'ordonner la restitution de cette somme;

Attendu que la Compagnie réclame enfin la restitution de 392,329 piastres ou 87,403 francs pour droits perçus à tort;

Attendu qu'il peut y avoir contestation quant à la franchise pour un certain nombre des objets qui ont motivé ces perceptions; qu'il y a lieu de fixer à 61,933 francs la somme à restituer de ce chef;

Sur les conclusions subsidiaires du Gouvernement:

Attendu que le Gouvernement demande une expertise à un double point de vue, pour l'examen des pièces de comptabilité et pour la détermination des objets exempts de droits;

Que cette expertise en l'état de la cause est superflue et qu'il n'y a lieu de l'ordonner;

Attendu qu'il y a lieu de réserver les dépens jusqu'à la fin de l'Arbitrage;

Par ces motifs,

Dit qu'il n'y a lieu à expertise;

Donne acte aux parties de ce qu'il a été reconnu que les fournitures de bureau n'ont pas droit à la franchise;

Dit qu'ont droit à la franchise les matériaux nécessaires à la construction ou à l'entretien des ponts, les rails et accessoires, tout matériel nécessaire au 1[er] établissement, à l'exception des installations intérieures des bureaux, des imprimés et des tickets, — le charbon de forge pour les ateliers, et le coke pour la fonderie, — les pièces de rechange et les matériaux reconnus exclusivement nécessaires à l'entretien du matériel roulant, ainsi qu'à tout matériel nécessaire à l'entretien de la voie;

N'ont pas droit à la franchise le charbon pour le chauffage des locomotives, tout matériel nécessaire à l'entretien des bâtiments, tout matériel exclusivement nécessaire au service de l'exploitation;

Dit qu'en ce qui concerne les objets dont la destination est douteuse, comme par exemple les objets destinés au télégraphe, ils auront droit à la franchise ou n'y auront pas droif selon leur destination;

Dit qu'il y a lieu de restituer à la Compagnie la somme de 94,572 francs, avec intérêts à 9 % sur 79,535 francs à partir du 2 Novembre 1900 et sur le surplus à partir du 7 Mai 1903;

Dit qu'il n'y a lieu d'allouer les intérêts des intérêts;

Réserve les dépens.

Fait et signé à Constantinople, le 17/30 Novembre 1903.

(Signé:) **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **V. MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

SENTENCE N° 18.

Tarifs Internationaux.

La Commission Arbitrale, instituée par Compromis en date du 4/17 Janvier 1903, conclu entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux.

Sur la 11e réclamation du Gouvernement;

Vu les conclusions des parties, les observations fournies en réponse et toutes pièces à l'appui;

Ouï les mandataires des parties en leurs observations orales,

Et après en avoir délibéré;

Attendu que le Gouvernement revendique l'approbation des tarifs internationaux directs pour le transport des voyageurs et des marchandises, l'approbation des tarifs internationaux avec des pays tiers pour les marchandises sur les lignes qui n'existaient pas en 1883, enfin l'approbation des tarifs du trafic local des marchandises sur la ligne Uskub-Zibeftché, sous réserve de réclamer des dommages-intérêts;

Attendu que la Compagnie a conclu au rejet de la demande;

Attendu que le Gouvernement fonde sa prétention sur les Articles 10 et 11 de la Convention de Vienne du 9 Mai 1883 et sur l'adhésion donnée par la Compagnie le 15 Avril 1882 au projet de Convention;

Attendu qu'il importe de rappeler d'abord les règles des Conventions de 1872 quant aux tarifs; qu'elles consacrent la liberté pour la Compagnie de fixer les tarifs dans la limite d'un maximum qu'elle ne peut pas dépasser; qu'elles l'obligent à afficher les tarifs et à faire viser auparavant un exemplaire manuscrit des affiches par les Commissaires Impériaux; qu'enfin le visa du Commissaire peut être demandé après l'affichage en cas d'urgence et il ne peut être refusé s'il n'y a aucune disposition contraire au Cahier des Charges;

8

Attendu que tel était le régime des tarifs entre le Gouvernement et la Compagnie quand a été élaborée, discutée et signée la Convention à quatre du 9 Mai 1883;

Attendu que la Compagnie a adhéré au projet de Convention déclarant se soumettre à ses stipulations et ne pouvoir prétendre à aucune indemnité ni compensation d'aucune sorte;

Qu'il importe donc de préciser les stipulations de la Convention à quatre quant aux tarifs;

Attendu qu'elles sont contenues dans les Articles 10 et 11;

Attendu que l'Article 10 laisse à chaque partie pleine liberté pour les tarifs du trafic local;

Que l'Article 10 le dit expressément; que le Gouvernement ne saurait donc trouver dans cette Convention le droit d'obliger la Compagnie à se soumettre pour les tarifs locaux à d'autres formalités que celles prescrites par les Conventions de 1872;

Que ce droit ne lui appartient ni pour les anciennes lignes ni pour la ligne Uskub-Zibeftché soumise, quant à son exploitation, aux Conventions de 1872 d'après l'Article 4 de la Convention de 1885;

Attendu qu'il n'en est pas de même pour le trafic international; que l'approbation des Gouvernements respectifs est prescrite pour ce trafic par l'Article 11 de la Convention à quatre;

Attendu que cette approbation s'applique sans contestation aux tarifs directs dont il est spécialement question dans l'Article 11;

Qu'elle s'applique également au trafic international fait avec les pays tiers dont il est question dans l'Article 10 avec cette différence toutefois que le Gouvernement devra tenir compte des droits acquis en vertu des concessions antérieures, comme le dit expressément l'Article 10 et comme le reconnait le Gouvernement lui-même dans ses conclusions;

Attendu qu'il n'y a pas lieu à de dommages-intérêts;

Attendu qu'il convient de réserver les dépens jusqu'à la fin de l'Arbitrage;

Par ces motifs,

Dit que les tarifs internationaux directs pour le transport des voyageurs et marchandises sur toutes les lignes en exploitation doivent être soumis par la Com-

pagnie à l'approbation du Gouvernement Impérial conformément à l'Article 11 de la Convention du 9 Mai 1883;

Dit qu'il en est de même des tarifs internationaux avec des pays tiers pour le transport des marchandises l'approbation étant également obligatoire, sauf au Gouvernement Impérial à tenir compte dans l'approbation de ces tarifs des droits acquis dans la limite de la réserve faite par l'Article 10 de la Convention à quatre pour les lignes existantes en 1883;

Déboute les parties du surplus de leurs conclusions,

Réserve les dépens.

Fait et signé à Constantinople, le 17/30 Novembre 1903.

(Signé:) **M. DJELALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **V. MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

SENTENCE N° 19.

Circulation du matériel roulant à Moustapha-Pacha.

La Commission Arbitrale, instituée par Compromis en date du 4/17 Janvier 1903, conclu entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux;

Sur la 9me demande de la Compagnie;

Vu les conclusions des parties, les observations fournies en réponse et toutes pièces à l'appui;

Ouï les mandataires des parties en leurs observations orales,

Et après en avoir délibéré;

Attendu que la Compagnie réclame au Gouvernement une indemnité de 90,000 francs par an, du 1er Janvier 1897 au jour de la sentence, à raison du préjudice causé par les restrictions apportées à la circulation du matériel roulant entre la Roumélie Orientale et le reste du réseau;

Attendu que le Gouvernement a conclu au rejet de cette demande; qu'il sollicite ce rejet pour deux raisons, d'abord, parce que l'indemnité versée à la Compagnie en 1897, s'appliquerait non seulement à la période antérieure à 1897, mais aussi à la période postérieure; en second lieu, parce que ces mesures auraient, dans tous les cas, un caractère de force majeure qui ne permettrait pas d'en faire supporter les conséquences et la responsabilité au Gouvernement;

Sur le 1er moyen,

Attendu que pour apprécier les effets de la transaction passée entre les parties en 1897, il y a lieu de tenir compte de l'importance du paiement fait à la Compagnie et de la nature du préjudice subi du chef des mesures en question;

Attendu que, par l'appréciation de ces deux éléments, les arbitres estiment, en équité, qu'il y a lieu d'appliquer les effets du paiement fait en 1897, tant à la

réparation du préjudice antérieur au 1er Janvier 1897 qu'à celle du préjudice postérieur;

Sur le 2me moyen,

Attendu qu'en présence de la solution qui précède, il est inutile de rechercher si les mesures restrictives précitées constituent, à raison de leur caractère et et de leur durée, un cas de force majeure, et de statuer conséquemment sur la situation qui serait faite à la Compagnie dans l'avenir par une aggravation éventuelle des mesures restrictives dont il s'agit;

Qu'il y a donc lieu de réserver les droits respectifs des parties;

Attendu qu'il y a lieu de réserver les dépens jusqu'à la fin de l'Arbitrage;

Par ces motif,

Déboute la Compagnie de sa demande,

Réserve les droits respectifs des parties pour le cas où les mesures actuelles subiraient une aggravation,

Réserve les dépens.

Fait et signé à Constantinople, le 17/30 Novembre 1903.

(Signé:) **M. DJELALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **V. MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

SENTENCE N° 20.

Amendes de Police.



La Commission Arbitrale, instituée par Compromis en date du 4/17 Janvier 1903, conclu entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux;

Sur la 16me demande du Gouvernement;

Vu les conclusions des parties, les observations fournies en réponse et toutes pièces à l'appui;

Ouï les mandataires des parties en leurs observations orales,

Et après en avoir délibéré;

Attendu que le Gouvernement réclame à la Compagnie, par ses conclusions principales et complémentaires, 58,909 piastres 125 représentant les amendes de police à lui dues pour les années 1899, 1900, 1901 et 1902 avec intérêts de droit;

Attendu que la Ccmpagnie ne conteste pas les chiffres; qu'elle se reconnaît débitrice et demande que ces sommes soient portées au crédit du Gouvernement dans le compte qui sera dressé à la suite de l'Arbitrage;

Attendu que si l'Article 20 du Règlement de Police donne à ces sommes une affectation spéciale, s'il décide que la moitié des amendes sera versée à la caisse des routes de la Province, il est certain que cette affectation a été sans objet pour le passé au moins, puisque la caisse des routes de la Province ne fonctionne pas;

Attendu qu'il y a lieu de dire pour l'avenir que le jour où cette caisse fonctionnera ou qu'une institution analogue lui aurait été substituée, la Compagnie ne pourrait retenir le produit des amendes, alors même qu'elle serait, de son côté créancière du Gouvernement à cause de l'affectation spéciale desdites amendes et de la possibilité de donner suite à cette affectation;

Attendu que, dans ces conditions, il y a lieu de dire que la somme de 58,909

Piastres 125 sera portée au crédit du Gouvernement dans le compte qui sera dressé à la suite de l'Arbitrage avec intérêts à 9 % à partir du 22 Décembre 1902 (n.s.) pour 43,693 Piastres 125, et à partir du 14 Septembre 1903 pour 15,216 Piastres;

Attendu qu'il y a lieu de réserver les dépens jusqu'à la fin de l'Arbitrage;

Par ces motifs,

Dit que la somme de 58,909 Piastres 125 figurera au crédit du Gouvernement dans le compte qui sera dressé à la suite de l'Arbitrage, avec les intérêts à 9 % à partir du 22 Décembre 1902 pour 43,693 Piastres 125, et à partir du 14 Septembre 1903 pour 15,216 Piastres;

Dit que, pour l'avenir, le produit des amendes sera payé à la caisse du Ministère des Travaux Publics et que le jour où la caisse des routes de Province fonctionnera ou toute autre institution analogue lui sera substituée, la Compagnie n'aura pas le droit de retenir le produit des amendes pour les compenser avec ses créances éventuelles envers le Gouvernement;

Déboute les parties du surplus de leurs conclusions;

Réserve les dépens.

Faif et signé à Constantinople, le 17/30 Novembre 1903.

(Signé:) **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **V. MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

SENTENCE N° 21.

Loyers des immeubles.

La Commission Arbitrale instituée par Compromis en date du 4/17 Janvier 1903, conclu entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux,

Sur la 15e demande du Gouvernement;

Vu les conclusions des parties, les observations fournies en réponse et toutes pièces à l'appui;

Ouï les mandataires des parties en leurs observations orales,

Et après en avoir délibéré,

Attendu que le Gouvernement réclame à la Compagnie 231,265 Piastres 18, représentant sa part des loyers des immeubles inutiles au service du Chemin de fer pour les exercices 1899, 1900 et 1901; qu'il propose la compensation de cette somme avec les créances de la Compagnie; qu'il demande, en outre, dans ses conclusions complémentaires que la Compagnie soit tenue de lui payer 131,139 Piastres 28 pour les loyers de 1902; qu'il demande enfin les intérêts de droit;

Attendu que la Compagnie demande que ces loyers figurent au compte général à dresser;

Attendu que les parties sont d'acord sur le chiffre des loyers dus;

Attendu qu'aucun accord n'est intervenu entre les parties quant à la compensation; que le Gouvernement ne fournit aucune indication quant aux sommes avec lesquelles cette compensation pourrait s'opérer;

Attendu qu'il y a lieu, dans ces conditions, de condamner la Compagnie à payer au Gouvernement 362,398 Piastres 06 avec les intérêts à 9 % à partir du 22 Décembre 1902 pour 231,265 Piastres 18 et à partir du 14 Septembre 1903 pour 131,132 Piastres 28, et de dire que ces condamnations figureront au compte

général à dresser à la suite de l'Arbitrage, comme y devront figurer toutes les condamnations respectives prononcées au profit des parties;

Attendu qu'il y a lieu de réserver les dépens jusqu'à la fin de l'Arbitrage;

Par ces motifs,

Condamne la Compagnie à payer au Gouvernement 362,398 Piastres 06, avec les intérêts à 9 % à partir du 22 Décembre 1902 (n.s.) pour 231,265 Piastres 18 et à partir du 14 Septembre 1903 (n.s.) pour 131,132 Piastres 28;

Dit que cette somme en capital et intérêts figurera au compte général à dresser après l'Arbitrage comme y figureront toutes les autres condamnations;

Déboute les parties du surplus de leurs conclusions;

Réserve les dépens.

Fait et signé à Constantinople, le 17/30 Novembre 1903.

(Signé): **M. DJELALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **V. MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

SENTENCE N° 22.

Contrôle des Télégrammes.

La Commission Arbitrale, instituée par Compromis en date du 4/17 Janvier 1903, conclu entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux;

Sur la 10me demande du Gouvernement;

Vu les conclusions des parties, les observations fournies en réponse et toutes pièces à l'appui;

Ouï les mandataires des parties en leurs observations orales,

Et après en avoir délibéré,

Attendu que le Gouvernement demande que la Compagnie soit obligée de centraliser la réception et la transmission des dépêches à Andrinople pour rendre possible la surveillance de l'Etat et supporte les frais de cette centralisation à peine de 500 francs par jour de retard, et de soumettre toutes les dépêches au visa des agents du Gouvernement;

Attendu que la Compagnie a conclu au rejet de la demande;

Attendu que l'Article 21 du Cahier des Charges autorise la Compagnie à établir à ses frais le télégraphe, à s'en servir sous la surveillance des agents supérieurs des lignes télégraphiques du Gouvernement pour les besoins de son exploitation et lui interdit de transmettre des télégrammes d'intérêt privé;

Attendu qu'en 1902 l'Administration des Postes et Télégraphes a désiré centraliser toutes les dépêches à Andrinople; que la Compagnie a déclaré qu'elle était prête à s'incliner, mais qu'elle n'en pouvait supporter les frais;

Attendu que si le Gouvernement a le droit incontestable de contrôler le service télégraphique de la Compagnie, il doit exercer ce contrôle à ses frais et ne

saurait obliger la Compagnie, à supporter les charges dudit contrôle; qu'il y a d'ailleurs des moyens plus économiques pour atteindre le but désiré;

Attendu, en effet, que l'Article 21 n'impose pas à la Compagnie l'obligation de supporter les charges, qu'il n'impose pas non plus pour les dépêches le visa des agents du Gouvernement, visa qui pourrait en retarder la transmission et créer ainsi de véritables dangers au point de vue de la sécurité des voyageurs;

Qu'il y a lieu, dans ces conditions, de déclarer que s'il convient au Couvernement de faire les dépenses nécessaires pour la centralisation à Andrinople, c'est lui seul qui doit en supporter les charges;

Attendu qu'il y a lieu de réserver les dépens jusqu'à la fin de l'Arbitrage;

Par ces motifs,

Dit que la surveillance du service des télégraphes de la Compagnie appartient à l'Administration Générale des Postes et Télégraphes de l'Empire;

Déboute le Gouvernement de ses demandes;

Réserve les dépens.

Fait et signé à Constantinople, le 17/30 Novembre 1903.

(Signé): **M. DJELALEDDIN.**
„ **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
„ **V. MILLIARD.**
„ **KVASSAY.**

SENTENCE N° 23.

Recettes d'Uskub - Zibeftché.



La Commission Arbitrale, instituée par Compromis en date du 4/17 Janvier 1903, conclu entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux;

Sur la 13me demande du Gouvernement;

Vu les conclusions des parties, les observations fournies en réponse et toutes pièces à l'appui;

Ouï les mandataires des parties en leurs observations orales,

Et après en avoir délibéré,

Attendu que cette réclamation du Gouvernement porte sur les recettes de la ligne d'Uscub-Zibeftché;

Attendu que les parties sont d'accord sur les années pour lesquelles la redevance est due, savoir les années 1898, 1899, 1900, 1901 et 1902, — sur le montant des redevances dues savoir 126,697 francs 50 pour 1898 et 127,663 francs 50 pour chacune des années 1899, 1900, 1901 et 1902 — enfin sur ce troisième point que la conversion en piastres des redevances doit être effectuée sur la base du cours du 31 Décembre de chaque année;

Attendu qu'elles sont en désaccord sur les points suivants: 1° Sur la déchéance réclamée par le Gouvernement par application de l'Article 13 du Cahier des Charges, 2° Sur le point de départ des intérêts de la redevance, 3° Sur la compensation et la date à laquelle elle a pu s'opérer, 4° enfin sur la dernière redevance de 1902;

Qu'il convient d'examiner chacun de ces points;

Sur la déchéance:

Attendu que si la Compagnie était débitrice, elle était aussi créancière du

Gouvernement, que des pourparlers se sont engagés entre eux sur une compensation à opérer entre les quatre premières redevances litigieuses et les transports militaires; que le Gouvernement a fini par proposer la compensation qui a été acceptée par la Compagnie;

Que la déchéance ne saurait être réclamée par le Gouvernement dans de pareilles circonstances;

Sur les intérêts:

Attendu que le Gouvernement prétend que la redevance de 1902 qui n'entre pas en compte pour être compensée, devra produire des intérêts du 31 Décembre 1902;

Mais attendu qu'en droit Ottoman les intérêts ne sont dus, à défaut de convention, qu'à partir d'une mise en demeure régulière; que la convention ne fait pas, dans l'espèce, courir les intérêts à partir de l'échéance; qu'une mise en demeure n'a été faite par le Gouvernement qu'à la date du 22 Décembre 1902;

Que cette mise en demeure a fait courir les intérêts pour les redevances antérieures, non pour celle de l'année 1902 qui n'était pas encore échue;

Que, pour cette redevance, les intérêts doivent courir à partir du 15 Septembre 1903, date des conclusions;

Sur la compensation:

Attendu que les parties sont tombées d'accord pour compenser les redevances de 1898 et de 1899 avec les transports militaires à la date du 10 Août 1901;

Que la Compagnie prétend, il est vrai, dans ses conclusions rectificatives, que l'accord n'a pas été parfait à raison de la double dissidence qui existait quant au point de départ et à l'imputation de la somme à compenser sur le capital ou les intérêts;

Mais attendu que ces dissidences étaient connues de la Compagnie quand elle a formulé ses conclusions tendant à la compensation;

Qu'il y a lieu, dans ces conditions, sans s'arrêter à ces conclusions rectificatives, de dire que la compensation s'est opérée le 10 Août 1901 entre les redevances de 1898 et de 1899 et les sommes dues par le Gouvernement pour transports militaires;

Attendu que les parties sont tombées d'accord pour opérer la même compensation pour les redevances des années 1900 et 1901 à la date du 7 Mai 1903;

Qu'il y a lieu de dire que la compensation s'est opérée à partir de cette date entre les redevances de 1900 et de 1901 majorées des intérêts courus depuis le 22 Décembre 1902 et les sommes encore dues par le Gouvernement pour transports militaires;

Attendu qu'ainsi qu'il est dit dans la sentence relative à la 14me demande de la Compagnie, toutes ces sommes doivent être portées au crédit du Gouvernement en les imputant d'abord sur le capital et ensuite sur les intérêts;

Sur la redevance de 1902:

Attendu que la Compagnie déclare tenir cette redevance à la disposition du Gouvernement; qu'il y a lieu de dire qu'elle doit la lui payer;

Attendu qu'il convient de réserver les dépens jusqu'à la fin de l'Arbitrage;

Par ces motifs,

Repousse la déchéance;

Dit que les redevances ne portent pas inférêt de leur échéance, mais seulement du jour de la mise en demeure;

Dit que la compensation s'est opérée entre les transports militaires et les redevances le 10 Août 1901 pour les redevances de 1898 et 1899, le 7 Mai 1903 pour celles de 1900 et de 1901, en capital et intérêts;

Condamne la Compagnie à payer au Gouvernement la redevance de 1902 de 127,663 francs 50 centimes avec les intérêts à dater du 15 Septembre 1903;

Déboute les parties du surplus de leurs co.iclusions;

Réserve les dépens.

Fait et signé à Constantinople, le 18 Novembre /1er Décembre 1903.

(Signé:) **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **V. MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

SENTENCE N° 24.

Transports militaires.

La Commission Arbitrale, instituée par le Compromis en date du 4/17 Janvier 1903, conclu entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux;

Sur la 14me demande du Gouvernement;

Vu les conclusions des parties, les observations fournies en réponse et toutes pièces à l'appui;

Ouï les mandataires des parties en leurs observations orales,

Et après en avoir délibéré;

Attendu que la Compagnie demande par ses conclusions principales que le Gouvernement soit condamné à lui payer 270,182 francs 11 pour solde de transports militaires effectués du 1er Septembre 1897 au 31 Décembre 1902 et 10,294 francs 10 pour divers autres transports;

Qu'elle porte par ses conclusions rectificatives sa demande en paiement à 549,167 francs 75 sous prétexte que la compensation ne se serait pas opérée faute d'accord;

Attendu que le Gouvernement prétend qu'il y a eu compensasion conventionnelle et que l'imputation doit se faire sur le capital, non sur les intérêts; qu'il demande, en outre et avant tout, que le sens du dernier alinéa de l'Article 5 de la convention de 1885 soit déterminé;

Sur la créance de la Compagnie et sa demande de condamnation:

Attendu que les parties sont d'accord sur les sommes dues pour transports militaires depuis le 1er Septempre 1897 jusqu'au 31 Décembre 1902;

Qu'elles sont également d'accord sur ce point que les sommes dues pour chaque année produisent des intérêts à 7 % à partir du 1er Janvier de l'année suivante;

Qu'il n'y a entre elles, quant aux chiffres, qu'une difficulté sur une somme de cent piastres réclamée par la Compagnie pour avarie causée à un wagon par un cheval introduit par les militaires;

Attendu que cette somme de cent piastres est contestée par le Gouvernement, qu'il y a lieu de l'écarter faute de justification;

Attendu que les parties sont d'accord pour reconnaître qu'il y a lieu de déduire de la créance ainsi déterminée les à-comptes payés par le Gouvernement sur les transports militaires y compris ceux payés depuis Janvier dernier;

Attendu qu'il n'y a pas lieu de prononcer de condamnation, mais de dire que les sommes réclamées par la Compagnie pour transports militaires en capital et intérêts, déduction faite de cette somme de cent piastres et des à-comptes payés, seront compensées jusqu'à due concurrence avec les 4 redevances de 1898, 1899, 1900 et 1901 d'Uskub-Zibeftché dans les conditions précisées par la sentence actuelle et par la précédente;

Sur la compensation et l'imputation des paiements:

Attendu que la question de compensation a été tranchée sur la 13me demande du Gouvernement et qu'elle a été admise, comme on vient de le rappeler; qu'il s'agit de déterminer comment elle s'opérera quant à l'imputation des paiements;

Attendu que, d'après le droit Ottoman, l'imputation se fait, au choix du débiteur, soit sur le capital, soit sur les intérêts; que le Gouvernement demande que l'imputation soit faite sur le capital; que la Compagnie ne peut s'y refuser;

Sur l'interprétation de l'Article 5:

Attendu que cet alinéa a trait au remboursement du prix de certains transports militaires;

Attendu que la première partie de l'alinéa du susdit article ne soulève aucune difficulté; qu'il en résulte, de l'aveu des deux parties, que le Gouvernement n'a pas à payer comptant, mais seulement à terme, le prix de ces transports militaires et que le solde lui revenant sur les recettes des lignes exploitées après le prélèvement des sommes nécessaires au service de l'avance de 23 millions qui lui avait été faite, est affecté au remboursement des transports de l'année;

Attendu que c'est avec la seconde partie de l'alinéa que commencent les difficultés, c'est-à-dire avec le cas où il ne reste rien à la fin de l'année pour le paiement des transports;

Attendu que la Compagnie prétend d'abord que, dans ce cas, le Gouvernement est obligé "à parfaire le déficit", par conséquent à payer les transports de l'année précédente au moment de la présentation du compte annuel;

Que la Compagnie fait sortir cette obligation des expressions "s'engage à parfaire"; qu'il y a là, d'après elle, un engagement imposé au Gouvernement et auquel il ne peut se soustraire, une fois l'échéance arrivée; que toute autre interprétation aboutit à la suppression de ces mots "s'engage à parfaire le déficit";

Attendu que le Gouvernement soutient que cet engagement ne serait pas absolu ; que la suite de l'article lui donnerait la faculté de ne pas l'exécuter et que, dans ce cas, les sommes dues produisent intérêt à 7 % et sont payables sur le solde des recettes des années suivantes;

Attendu qu'il y a quelque chose de peu clair dans les termes de cette disposition contenant un engagement qui apparaît pour disparaître presque immédiatement; qu'il est difficile de suivre et de préciser avec une certitude absolue l'intention des parties à cet égard; que toutefois la Compagnie paraît avoir interprété en 1888 cette partie de l'alinéa comme le Gouvernement l'interprète aujourd'hui, mais que, par suite de l'absence des recettes, elle revient aujourd'hui sur son interprétation; qu'il y a doute et qu'il convient de s'arrêter à l'interprétation la plus favorable au débiteur, c'est-à-dire à l'alternative accordée au Gouvernement;

Attendu qu'une seconde difficulté s'élève à propos des intérêts; qu'il s'agit de savoir si le Gouvernement est tenu de les payer à la fin de l'année ou s'ils suivent le sort du capital et ne sont payables avec lui que sur les recettes futures ;

Attendu que la règle générale est que les intérêts sont payables indépendamment du capital;

Attendu qu'ils courent dans l'espèce à partir du 1er Janvier de chaque année, date de la remise du compte des transports;

Que, pour que la Compagnie ne puisse en exiger le paiement à la fin de chaque année et qu'ils ne soient payables que sur les recettes futures, il faudrait uue stipulation expresse;

Que non seulement cette stipulation n'existe pas dans l'Article 5, mais qu'on y trouve une stipulation contraire; qu'en effet l'Article 5 dit que "les sommes en retard seront passibles d'un intérêt de 7 % et payables sur le solde des recettes des années suivantes", indiquant par là bien nettement que c'est le capital seul

9

qui est payable sur les recettes futures et jouit du bénéfice du terme, non les intérêts;

Attendu qu'une dernière difficulté s'élève à propos des derniers mots de l'alinéa: "sur le solde des recettes des années suivantes"; le Gouvernement soutenant qu'il s'agit toujours des recettes des lignes exploitées en 1885, la Compagnie, qu'il s'agit ici de toutes les lignes exploitées ou à exploiter de l'Article 4;

Attendu que l'interprétation de la Compagnie est inconciliable avec les termes de l'Article 5 où il n'est question que des recettes des lignes actuellement en exploitation et où le solde dont il s'agit est bien le solde de ces recettes;

Attendu que cette interprétation ne saurait avoir d'influence pour le passé puisque le Gouvernement a payé jusqu'à ce jour le montant des transports militaires;

Qu'il en résulte toutefois, pour l'avenir, que les sommes en capital dont le Gouvernement serait débiteur vis-à-vis de la Compagnie pour transports militaires, pourraient être réglées à son choix soit au comptant, soit sur le solde des recettes des lignes exploitées en 1885, c'est-à-dire, dans la seconde alternative, qu'elles risqueraient de s'accumuler indéfiniment, le minimum garanti par la Compagnie au Gouvernement étant absorbé par le service de l'emprunt jusqu'à la fin de la concession et l'expérience n'ayant pas démontré jusqu'ici que les excédents permettent le paiement des transports militaires;

Attendu qu'un tel résultat n'a pu être dans l'intention commune des parties et ne peut être sanctionné par la justice: que dès que cet alinéa devient inexécutable, il appartient à la Commission Arbitrale, expressément saisie de son interprétation et par conséquent de son application, de régler cette application pour l'avenir en s'inspirant de l'équité, de l'intention commune des parties et de la pratique que le Gouvernement a suivie jusqu'ici;

Attendu que les parties n'ont pas entendu que le paiement du prix des transports pourrait être indéfiniment ajournée; qu'elles ont cru de bonne foi que des excédents de recettes permettraient au Gouvernement de régler ces transports, mais ne se sont jamais placées en face d'une absence complète et persistante d'excédents;

Attendu qu'en présence de cette hypothèse imprévue qui rend inapplicable le contrat puisqu'elle irait jusqu'à imposer à la Compagnie l'exécution des transports militaires sans possibilité d'en exiger le remboursement avant la fin de la concession, — il appartient à la Commission Arbitrale de dire qu'à défaut, pendant

quatre ans, d'excédent de recettes ayant permis au Gouvernement de s'acquitter, il devra payer les transports de chaque année à la fin de la quatrième année et ainsi de suite;

Attendu qu'il y a lieu de réserver les dépens jusqu'à la fin de l'Arbitrage;

Par ces motifs,

Dit qu'il n'y a lieu de prononcer de condamnation au profit de la Compagnie, cette condamnation étant devenue inutile par suite de la compensation;

Dit que l'imputation des paiements doit se faire sur le capital à la demande du Gouvernement et non sur les intérêts;

Dit que le dernier alinéa de l'Article 5 doit être appliqué en ce sens que le Gouvernement a le choix ou de payer les transports militaires à la fin de chaque année comptant ou de dire qu'il entend les payer sur le solde des recettes des lignes exploitées en 1885;

Dit qu'il n'a pas cette alternative pour les intérêts qui doivent être payés comptant à la fin de chaque année;

Dit qu'à défaut d'excédent pendant quatre ans lui ayant permis de s'acquitter, le Gouvernement devra payer les transports militaires d'une année à la fin de la quatrième année et ainsi de suite;

Déboute les parties du surplus de leurs conclusions;

Réserve les dépens.

Fait et signé à Constantinople, le 18 Novembre /1 r Décembre 1903.

(Signé): **M. DJÉLALEDDIN.**
„ **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
„ **V. MILLIARD.**
„ **KVASSAY.**

SENTENCE N° 23.

Demande subsidiaire.

La Commission Arbitrale, instituée par Compromis en date du 4/17 Janvier 1903, conclu entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux;

Sur la 19e demande de la Compagnie:

Vu les conclusions des parties, les observations fournies en réponse et toutes pièces à l'appui;

Ouï les mandataires des parties en leurs observations orales,

Et après en avoir délibéré:

Attendu que la Compagnie sollicite l'interprétation de l'Article 4 de la Convention de 1885 sur deux points; qu'elle prétend n'être pas obligée de payer le minimum garanti de 1500 francs par kilomètre pour la période de l'interruption et sur la partie où elle aura eu lieu, si des interruptions de l'exploitation se produisent par suite de circonstances de force majeure avant que le Gouvernement Impérial ait rempli les engagements résultant à sa charge des Articles 12 et 17 de la Convention du 18 Mai 1872 et 9 de la Convention des stations; qu'elle prétend encore que les dégâts causés aux lignes par des inondations dans les régions où les cours d'eaux ne sont pas réglés et où les forêts ont été déboisées, ne sauraient être considérés comme des circonstances de force majeure pour l'application de l'Article 4;

Attendu que le Gouvernement repousse cette double prétention;

Attendu que l'Article 4 est formel; qu'il stipule qu'en cas de suspension pour cas de force majeure du service sur une partie de la ligne pendant plus de 5 jours, la redevance sera suspendue; que toutefois la Compagnie sera toujours obligée de la payer au Gouvernement, sauf à se rembourser de la différence sur les excédents de recettes revenant au Gouvernement pour les années suivantes;

Attendu qu'il résulte de l'ensemble de cet article que le Gouvernement doit toujours toucher les 1500 francs garantis par kilomètre; que la prétention de la Compagnie est en contradiction avec cette stipulation formelle ;

Attendu que l'Article 4 ne fait aucune distinction; que dès qu'il y a suspension pendant 5 jours consécutifs pour cas de force majeure et déficit, la Compagnie doit combler ce déficit sans pouvoir rechercher, pour échapper à l'obligation de le combler, d'où provient ce déficit, s'il provient de la force majeure ou s'il ne provient pas d'un fait du Gouvernement;

Attendu que si la Compagnie a des réclamations à faire valoir contre le Gouvernement, soit du chef de l'inexécution des quais, ports, entrepôts et routes, soit du chef des inondations, elle doit procéder par voie de demandes en dommages-intérêts comme elle l'a fait par ses demandes N°s 1 et 16;

Qu'il y a lieu, dans ces conditions, de repousser cette double demande de la Compagnie;

Attendu que la Compagnie déclare, en outre, que si elle obtient gain de cause sur sa demande N° 1, les dommages-intérêts qui pourraient lui être alloués pour ses demandes N°s 6, 9, 10, 11, 15, 16 et 20 devront être assimilés à des recettes à partager entre le Gouvernement et elle, conformément à l'Article 4 de la Convention de 1885;

Attendu qu'il n'y a pas lieu de lui donner acte;

Attendu qu'il convient de réserver les dépens jusqu'à la fin de l'Arbitrage;

Par ces motifs,

Dit qu'il n'y a lieu de donner acte à la Compagnie de sa déclaration,

La déboute de ses demandes,

Réserve les dépens.

Fait et signé à Constantinople, le 18 Novembre /1er Décembre 1903.

(Signé): **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **V. MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

SENTENCE N° 26.

Permis de circulation et autres.

La Commission Arbitrale, instituée par Compromis en date du 4/17 Janvier 1903, conclu entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux;

Sur la 17me demande du Gouvernement:

Vu les conclusions des parties, les observations fournies en réponse et toutes pièces à l'appui;

Ouï les mandataires des parties en leurs observations orales,

Et après en avoir délibéré:

Attendu que cette réclamation porte sur 3 points: les permis de circulation, le transport des indigents et la rédaction des pièces et imprimés;

Que le Gouvernement reproche à la Compagnie de ne pas transporter gratuitement tous les fonctionnaires ayant droit d'être ainsi transportés; qu'il réclame le transport gratuit des indigents et la rédaction des imprimés en langue française et en langue turque et des dommages-intérêts;

Attendu que la Compagnie affirme qu'elle exécute toutes les obligations que lui impose le Cahier des Charges quant aux transports gratuits; qu'elle demande que ces obligations soient précisées; qu'elle oppose enfin aux deux dernières demandes une fin de non recevoir tirée de ce qu'elles ne figurent pas au Compromis;

Sur la question des transports gratuits:

Attendu que cette question est réglée par les Articles 17, 18 et 22 du Cahier des Charges;

Attendu qu'aux termes de l'Article 17, doivent être transportés gratuitement 1° "les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la sur-

veillance du Gouvernement", 2° "les agents de la sécurité publique", 3° "les agents qui auront à exercer une surveillance sur le chemins de fer dans l'intérêt de la perception des droits de douane ou autres impôts touchant le chemin de fer";

Attendu que le Gouvernement prétend faire rentrer dans la 1ère catégorie "tous "fonctionnaires ou agents quelconques chargés du contrôle et de la surveillance de l'Etat";

Attendu qu'il s'agit manifestement dans cette première partie de l'Article 17 des agents chargés du contrôle et de la surveillance du chemin de fer et non de tous les services gouvernementaux;

Que l'Article 17 se réfère à l'Article 10 et s'applique aux Commissaires de surveillance et à certains agents du Ministère des Travaux Publics ayant aussi le contrôle et la surveillance du chemin de fer;

Qu'au surplus, s'il s'appliquait à tous les agents de contrôle du Gouvernement, on ne s'expliquerait pas les dispositions spéciales à tel ou tel contrôle particulier;

Attendu que la Compagnie déclare dans ses conclusions qu'elle remet des permis de circulation non seulement aux Commissaires de surveillance de l'Article 10, mais qu'elle délivre au Ministère des Travaux Publics 22 permis permanents de 1ère classe, 25 de seconde classe et 3 de 3me classe; que ces déclarations n'ont pas été contestées; qu'elle exécute ainsi la première obligation qui lui incombe;

Attendu que le Gouvernement prétend faire rentrer dans la seconde catégorie non seulement les agents de police et les gendarmes, mais aussi les officiers de police judiciaire, juges d'instruction, procureurs impériaux, valis, mutessarifs, agents de la sûreté du Ministère de la police; qu'il réclame, en outre, pour tous ces agents, le droit de voyager gratuitement sans lettre de service de leurs chefs et sur leur simple affirmation qu'ils sont en service;

Attendu que l'expression "agents de la securité publique" a un sens très précis et comprend, de l'aveu des deux parties, les agents de police et les gendarmes; qu'on peut, à la rigueur, comprendre parmi les agents de la sécurité publique, les juges d'instruction et procureurs en service pour la recherche des crimes et délits; mais qu'on ne saurait étendre davantage le sens naturel et reçu de ces mots;

Attendu que les agents de police et les gendarmes ne sauraient avoir droit

au transport gratuit qu'autant qu'ils seront munis d'une lettre de service de leur chef;

Attendu que la 3me catégorie visée par l'Article 17 ne s'applique pas à tous les percepteurs, comme le prétend le Gouvernement, mais aux seuls agents qui circulent sur le chemin de fer pour y exercer une surveillance dans l'intérêt de la perception des droits de douane ou autres impôts touchant le chemin de fer;

Que cette restriction est formellement écrite dans la dernière partie de l'Article 17;

Attendu que deux autres difficultés s'élèvent encore entre le Gouvernement et la Compagnie à propos de l'interprétation des Articles 18 et 22;

Attendu qu'aux termes de l'Article 18 "la Compagnie est tenue d'effectuer gratuitement le transport des dépêches accompagnées des agents nécessaires au service";

Attendu que s'il appartient au Gouvernement de fixer le nombre de ces agents nécessaires, l'esprit du contrat veut qu'il le restreigne dans de justes limites;

Attendu qu'aux termes de l'Article 22 "les agents de la télégraphie, voyageant pour le service de la ligne télégraphique" ont droit au transport gratuit;

Attendu que le sens de cet article est très clair; qu'il s'applique à tous les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne télégraphique du chemin de fer, mais voyagent pour cette seule ligne, de même que l'Article 18 ne s'applique qu'aux agents des postes accompagnant les dépêches;

Attendu que la Compagnie déclare dans ses conclusions avoir donné en 1902 à l'Administration des Postes et des Télégraphes 7 permis permanents de 1ère classe, 5 de seconde, 33 de troisième, plus 25 pour un voyage, indépendamment de la circulation gratuite des agents des bureaux ambulants;

Qu'elle a ainsi satisfait amplement aux obligations que lui imposent les Articles 18 et 22, et que s'il est désirable qu'elle continue à en faire de même, on ne saurait lui demander davantage;

Attendu que le Gouvernement demande, enfin, que la Compagnie ne puisse plus donner de billets de libre parcours sans son autorisation;

Mais attendu que le dernier alinéa de l'Article 4 du règlement des Commissaires est ainsi conçu: "la direction de la Compagnie a le droit de donner des billets de libre parcours";

Attendu que si, aux termes de l'Article 10 du Cahier des Charges, le règlement

des Commissaires peut être modifié, il ne peut être modifié que d'un "commun accord avec la Compagnie";

Qu'à défaut de cet accord, il reste la loi des parties, et que cette demande du Gouvernement doit être écartée;

Sur les deux demandes relatives à la circulation gratuite des indigents, et à la rédaction en turc et en français des imprimés:

Attendu que ces deux demandes ne figurent pas au Compromis, qu'elles n'ont pas le caractère de demandes reconventionnelles, accessoires ou subsidiaires;

Qu'il y a donc lieu d'accueillir la fin de non recevoir de la Compagnie;

Sur les dommages intérêts:

Attendu qu'il n'y a pas lieu d'en allouer au Gouvernement;

Attendu qu'il convient de réserver les dépens jusqu'à la fin de l'Arbitrage;

Par ces motifs,

Dit que la Compagnie n'est tenue de transporter gratuitement que les agents du Gouvernement désignés par le Cahier des Charges;

Dit que l'inspection, le contrôle et la surveillance dont parle l'Article 17 dans sa 1ère partie sont l'inspection, le contrôle et la surveillance exercés sur le service du chemin de fer et non ceux qui portent sur tout autre objet rentrant dans les attributions du Gouvernement;

Dit que le terme d'"agents de la sécurité publique" employé dans l'Article 17 désigne le personnel de la police et de la gendarmerie, les juges d'instruction et les procureurs Impériaux et que ces agents ne seront pas admis au transport gratuit sur leur simple déclaration qu'ils sont en tournée de service, mais devront être munis d'un permis de la Compagnie qui leur sera remis par leur chef ou par la Compagnie sur la demande de leur chef;

Dit que les agents des postes ne seront admis au transport gratuit que s'ils accompagnent les dépêches;

Dit que les agents du télégraphe n'auront droit au transport gratuit que s'ils voyagent pour le service de la ligne télégraphique mentionnée à l'Article 21 du Cahier des Charges;

Déclare le Gouvernement Impérial non recevable dans ses deux demandes relatives à la circulation gratuite des indigents et à la rédaction en turc et en français des imprimés;

Déboute les parties du surplus de leurs demandes et conclusions;

Réserve les dépens,

Fait et signé à Constantinople, le 18 Novembre /1er Décembre 1903.

(Signé:) **M. DJELALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **V. MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

SENTENCE N° 27.

Dépens.

La Commission Arbitrale, instituée par Compromis en date du 4/17 Janvier 1903, conclu entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux;

Sur les dépens,

Vu les conclusions des parties, les observations fournies en réponse et toutes pièces à l'appui;

Ouï les mandataires des parties en leurs observations orales,

Et après en avoir délibéré;

Vu l'Article 8 § 3 du Compromis qui est ainsi conçu: "La Commission Arbitrale statuera sur les honoraires qui doivent être alloués aux Arbitres et également répartis entre eux";

Attendu qu'il convient non seulement de fixer les honoraires, mais de dire si d'autres sommes devront entrer dans les frais de l'Arbitrage et de décider à la charge de qui seront les dépens;

Attendu qu'il convient de fixer à 240,000 francs les honoraires des Arbitres, soit 60,000 francs pour chacun d'eux;

Attendu qu'il y a lieu d'y ajouter 7500 francs pour les honoraires de Me Albert Vuccino, secrétaire-greffier de la Commission, mais qu'il n'y a pas lieu de faire entrer dans la masse des dépens les honoraires des mandataires des parties, non plus que les frais d'impression des mémoires et documents produits par eux devant la Commission, conformément aux déclarations des parties; que ces honoraires et ces frais doivent rester à la charge de chacune des parties, dans la mesure des arrangements qu'elle a pris avec ses mandataires et des dépenses qu'elle a jugées nécessaires pour la justification de ses demandes;

Attendu que les frais de timbre des sentences doivent entrer dans les dépens;

Attendu, quant à la condamnation aux dépens, qu'il y avait compte à faire entrer les parties; que chacune d'elles succombe sur quelques uns des chefs de ses prétentions et que la Commission croit devoir, en conséquence, répartir par moitié entre les deux parties les frais proprement dits de l'Arbitrage;

Par ces motifs,

Dit que les frais de l'Arbitrage se composent des honoraires des Arbitres fixées à 240,000 francs et des honoraires du greffier fixés à 7500 francs, soit au total 247,500 francs; qu'ils comprennent, en outre, le timbre des sentences;

Condamne les parties solidairement à payer la dite somme qui se répartit entre elles, savoir 123,750 francs à la charge du Gouvernement Impérial et 123750 francs à la charge de la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux, plus les frais de timbre à supporter par moitié par chacune des parties;

Dit que si, par suite de la solidarité, l'une des parties fait l'avance des dépens à la charge de l'autre, la somme avancée par elle viendra de droit en augmentation de sa créance ou en diminution de sa dette, snivant que le résultat final de l'Arbitrage l'aura constituée créancière ou débitrice;

Dit, en tant que de besoin, que la présente sentence laisse en réserve la question relative aux honoraires du surarbitre qui seront réglés par lui seul.

Fait et signé à Constantinople, le 18 Novembre /1er Décembre 1903.

(Signé): **M. DJELALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **V. MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

PROCÈS-VERBAUX

DE PARTAGE

ET

AVIS SÉPARÉS DE MESSIEURS LES ARBITRES

I

DOMMAGES-INTÉRÊTS POUR INEXÉCUTION DES PORTS, QUAIS & ROUTES

(1ère Réclamation de la Compagnie)

I

PROCÈS-VERBAL DE PARTAGE.



L'an 1903, le 29 Octobre, la Commission Arbitrale s'est réunie à huis clos à $11^{1}/_{2}$ heures à la Sublime Porte.

Elle a délibéré sur la première demande de la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux relative aux ports, quais et routes, discutée par les mandataires des Parties dans les séances des 2/15, 4/17, 6/19 Octobre 1903.

Leurs Excellences Djélaleddin Pacha et Gabriel Effendi ont exprimé l'avis que les Articles 12, 17 et 5 des Conventions de 1872 ont perdu leur valeur par suite de la Convention de 1885, qu'il y a d'ailleurs chose jugée par la Sentence Arbitrale de 1888 et que la demande de la Compagnie doit être rejetée.

Messieurs de Kvassay et Milliard ont été d'avis qu'il n'y a ni abrogation des susdits Articles par la Convention de 1885, ni dérogation aux dits Articles, ni chose jugée par la Sentence Arbitrale de 1888, que l'inexécution des ports, quais et routes cause un préjudice à la Compagnie, que sa demande en dommages-intérêts doit être accueillie et qu'il y a lieu de recourir au préalable à l'expertise.

Les Arbitres n'ayant pu se mettre d'accord et une majorité n'ayant pu s'établir, le Tribunal Arbitral déclare qu'il y a partage, qu'il en sera dressé le présent procès-verbal et que la question sera soumise au Sur-Arbitre conformément à l'Article 9 du Compromis.

Les Arbitres feront, de part et d'autre, leur sentence qui sera communiquée au Sur-Arbitre avec le présent procès-verbal.

Fait et signé à Constantinople, les jour, mois et an susdits.

(Signé): **M. DJELALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **V. MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

I

AVIS

DE L. L. EXC. DJÉLALEDDIN PACHA ET GABRIEL EFFENDI.



Les deux Arbitres soussignés,

Vu les conclusions des parties, les observations écrites et toutes pièces à l'appui;

Ouï les mandataires des parties en leurs observations orales, et après en avoir délibéré,

Vu le procès-verbal de la Commission Arbitrale en date du 29 Octobre 1903 établissant dans quelles conditions partage a été déclaré sur la 1ère demande de la Compagnie,

Vu les dispositions de l'Article 10 du Compromis,

Déclarent que les motifs qui les ont déterminés à émettre un avis différent de celui de leurs collègues, sont les suivants:

Attendu que la Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux demande aux Arbitres de dire que le Gouvernement Impérial reste tenu d'exécuter les engagements stipulés par les Articles 12 et 17 de la Convention d'Exploitation du 18 Mai 1872 et 5 de la Convention spéciale de la même date, relatifs aux Ports, Quais et Routes, énoncés dans lesdits Articles, et de condamner le Gouvernement Impérial à payer à la Compagnie à titre d'indemnité, pour l'inexécution jusqu'au 31 Décembre 1902, des engagements précités, une indemnité fixée à 2500 francs par kilomètre et par an, à partir du 31 Juillet 1888 jusqu'au 31 Décembre 1902;

Attendu que le Gouvernement Impérial soutient que la réclamation de la Compagnie doit être rejetée, pour un double motif;

1° Parce que le Gouvernement Impérial en réduisant par la Convention de 1885 à 1500 francs par kilomètre et par an la redevance de 8000 francs garantie par la Convention de 1872, s'est trouvé libéré des engagements relatifs à l'exécution des travaux des Ports, Quais et Routes;

2° Parce que la Compagnie a déjà formulé par devant les Arbitres de 1888 une demande indentique à celle qu'elle produit aujourd'hui, qu'elle en a été déboutée, et qu'il y a chose jugée à cet égard;

Attendu qu'il convient en conséquence d'examiner la question au double point de vue de la Convention de 1885 et de la Sentence Arbitrale de 1888;

En ce qui regarde la Convention de 1885:

Attendu, en fait, que par la Convention du 18 Mai 1872, le Gouvernement Impérial avait donné à bail à la Compagnie d'Exploitation, les lignes mentionnées à l'Article premier de cette convention à savoir: a) ligne de Constantinople à Andrinople; b) ligne de Dédé-Agatch à Andrinople; c) ligne d'Andrinople à Sarembey par Philippopoli; d) ligne partant de Sarembey et se raccordant avec la ligne de Salonique à Mitrovitza à un point à déterminer de commun accord; e) ligne de Salonique à Mitrovitza par Uskub; f) ligne partant des environs de Pristina et se raccordant au Chemin de fer Serbe au cas où cette ligne serait construite; g) ligne de Banjaluka à la frontière Autrichienne; h) ligne d'Andrinople à la ligne de Roustchouk à Varna passant par Harmanli-Yamboli;

Que, par les Articles 12 et 17 de la Convention d'Exploitation et l'Article 5 de la convention spéciale, le Gouvernement Impérial s'était aussi engagé à construire des Ports à Salonique, à Dédé-Agatch et à Varna, des Quais et Entrepôts à Constantinople et un réseau de routes destinées à desservir des stations du chemin de fer;

Que, par contre, en vertu des Articles 3 et 4 de ladite Convention d'Exploitation, la Compagnie a pris l'engagement de payer au Gouvernement Impérial, aussitôt après la période transitoire établie pour les diverses lignes, une redevance fixe et invariable de 8000 francs par kilomètre et par an, sur les recettes brutes ne dépassant pas le chiffre moyen de 20,000 francs par kilomètre et par an et de donner, en outre, au Gouvernement Impérial la moitié de l'excédent des recettes brutes au delà de 20,000 francs;

Qu'en conformité de cette convention, les lignes a, b, c, e, g et une partie de la ligne h, susmentionnées, ont été construites et successivement livrées à la Compagnie dans le courant des années 1873 à 1876; la ligne f, étant facultative, n'a pas été construite; la Compagnie a renoncé dans la suite à l'exploitation de la ligne g; et il n'est resté à construire qu'un tronçon de la ligne h, dit Yamboli-Choumla et la ligne d, dite ligne de raccordement;

Que par suite des événements politiques de 1876 et 1877 et du Traité de

Berlin de 1878 qui a placé sur le territoire de la Bulgarie une partis des lignes d, et h, le Gouvernement Impérial s'est trouvé dans l'impossibilité de construire la première de ces deux lignes, de parachever la seconde et de procéder à la construction des Ports, Quais et Entrepôts;

Que, par suite de l'inexécution de ces travaux, la Compagnie a refusé de payer au Gouvernement la redevance de 8000 francs stipulée aux Articles 3 et 4 de la convention et s'est attribuée la totalité des recettes des lignes en exploitation;

Que c'est en cet état de choses que la Compagnie d'Exploitation a adressé au Gouvernement Impérial le 22 Avril 1883 une lettre pour lui exposer la situation créée à la Compagnie et au Gouvernement du chef de l'inexécution des lignes d, et h, (ligne Sarembey Mitrovitza et tronçon Yamboli-Choumla) et des Ports, Quais, Routes et Entrepôts, inexécution qui avait eu pour conséquence, disait-elle, "de diminuer les recettes du réseau et d'empêcher de couvrir la rente "de 8000 francs qui avait été prévue par la convention et qui était subordonnée "à l'accomplissement des obligations incombant au Gouvernement";

Que, dans cette même lettre et dans le projet de convention qui l'accompagnait, la Compagnie offrait au Gouvernement Impérial de le dégager de ses obligations du chef de l'inexécution des lignes en question et des travaux des Ports, Quais, et Routes et Ent.epôts (voir lettre du 22 Avril 1883 et projet de convention annexe Articles 7, 11 et 16) et proposait de réduire par contre la redevance fixe de 8000 francs à 1500 francs pour tout revenu brut kilomètrique annuel jusqu'à concurrence du chiffre moyen de 10,333 francs et en laissant au Gouvernement les 45 % de l'excédent des recettes brutes au delà de ce chiffre;

Que le Gouvernement, qui, d'abord, avait eu des objections aux propositions de la Compagnie, consentit néanmoins à conlure avec celle-ci le 10/22 Décembre 1885 une convention par laquelle les parties tout en réservant leurs droits réciproques pour le passé, ont stipulé pour l'avenir, que la Compagnie préleverait sur les recettes brutes 7000 francs par kilomètre et par an pour ses frais d'exploitation, qu'elle partagerait avec le Gouvernement Impérial le surplus des recettes à raison de 45 % pour celui-ci et de 55 % pour elle-même et qu'elle garantirait au Gouvernement une redevance annuelle de francs 1500 par kilomètre et par an;

Qu'il convient de remarquer que cette stipulation correspond exactement à la proposition formulée par le projet de 1883 de payer au Gouvernement francs 1500 par kilomètre et par an sur toutes recettes ne dépassant pas le chiffre de 10,333 francs et les 45 % sur tout excédent;

Attendu qu'en droit, pour interprêter sainement une convention, il convient de rechercher l'intention des parties;

Attendu qu'il est incontestable que la cession à bail de toutes les lignes énoncées à l'Article premier de la Convention d'Exploitation, et les engagements pris par le Gouvernement Impérial d'exécuter les travaux des Ports, Quais et Entrepôts, étaient connexes avec l'obligation de la Compagnie, de payer au Gouvernement Impérial un loyer kilométrique de 8000 francs; qu'il y avait dans ces engagements réciproques, comme dans tout contrat, une corrélation directe entre la chose à fournir et le prix qui en est la contrevaleur;

Attendu que cette connexité entre le loyer à payer par la Compagnie et l'exécution des engagements pris par le Gouvernement résulte de la déclaration même des parties en maintes circonstances et notamment du passage reproduit ci-dessus de la lettre de la Compagnie du 22 Avril 1883;

Attendu que cette connexité a été également reconnue par les Arbitres de 1888 lorsqu'ils ont eu à statuer sur la question du loyer; que c'est ainsi que le Sur-Arbitre de son côté dit que les Arbitres ont reconnu "qu'il y a lieu de pren-"dre en considération, la non construction des lignes de raccordement, des Rou-"tes, Ports, Quais et des Entrepôts, dans la fixation du loyer à payer pour les "lignes exploitées";

Attendu que le Sur-Arbitre, dans le même ordre d'idées, dit aussi que la Compagnie "ayant un réel intérêt de continuer l'exécution du contrat avec les char-"ges réduites suivant les circonstances" a voulu réduire la redevance stipulée par la Convention de 1872 à un montant qui fût en rapport avec le trafic des lignes en exploitation;

Attendu que la Compagnie avait non seulement intérêt à réduire la redevance, mais aussi à empêcher la caducité du contrat de concession qui n'a été remis en vigueur, comme le dit Monsieur de Gneist, que grâce à la Convention de 1885 qu'il qualifie même de transaction;

Attendu que cette Convention et la réduction de la rente kilométrique qu'elle stipule avaient justement pour objet de permettre à la Compagnie d'exploiter les lignes et de conférer au Gouvernement le droit d'exiger le paiement de cette rente réduite, malgré l'inexécution des raccordements et des travaux de Ports, Quais et Routes;

Attendu que c'est en vain que la Compagnie invoque les dispositions de l'Article 4 de la Convention de 1885 pour démontrer que cette Convention n'a

modifié celle de 1872 "que seulement en ce qui concerne la redevance kilomé- "trique et la part du Gouvernement dans les recettes" car, la redevance a une correlation étroite avec la chose louée puisqu'elle en constitue le prix du loyer, et la réduction de la redevance a eu pour effet de réparer les dommage subis par la Compagnie du chef de la diminution, ou des vices de la chose louée, de même que l'engagement pris par la Compagnie de payer la redevance réduite comporte avec lui l'acceptation de la chose louée dans l'état où elle se trouvait, c'est-à-dire sans lignes de raccordement et sans nouveaux Ports, Quais et Routes;

Qu'en effet, si la Compagnie entendait maintenir les engagements du Gouvernement, elle aurait dû, en s'obligeant à payer la redevance réduite de 1500 francs, confirmer expressement l'obligation du Gouvernement d'exécuter ces engagements, qu'il avait laissés en souffrance depuis treize ans; d'autant plus que la Convention de 1885 dans son Article 9 dernier alinéa n'admettait la situation des parties comme restant intacte que pour la période antérieure à cette convention.

Que l'absence d'une telle stipulation d'une part et les négociations qui ont précédé la convention de 1885 d'autre part, sont de nature à démontrer que, par le fait de la réduction de la redevance, le Gouvernement s'est trouvé libéré des engagements relatifs aux travaux de Ports, Quais etc;

Que d'ailleurs les lettres et projets de 1883 portent clairement que la raison pour laquelle la Compagnie a sollicité la réduction de 8000 francs à 1500, résidait dans le fait que le Gouvernement n'avait pas exécuté les lignes d, et h, ni construit les ports et quais, et que cette réduction constituait la compensation accordée à la Compagnie du chef de l'inexécution de ces travaux;

Qu'en tenant compte de ces négociations, l'on ne peut raisonnablement concevoir que le Gouvernement aurait consenti en 1885 à la réduction de la redevance de 8000 francs à 1500 qui lui avait été demandée par la Compagnie, dans ses lettres et projets de 1883-84, et qu'il aurait repoussé la compensation que la Compagnie lui offrait de le libérer des engagements relatifs aux Ports, Quais et Routes;

Attendu que la Compagnie elle-même, peu après la conclusion de la Convention de 1885, l'a interprêtée dans ce même sens, conforme à la situation respective des parties, en déclarant par l'organe du Président de son Conseil Administratif à l'Assemblée Générale des Actionnaires du 22 Février 1888 "que la parti- "cipation du Gouvernement Impérial aux frais de l'exploitation telle qu'elle avait "été fixée par la Convention de 1872 n'ayant donné aucune rentrée effective au

"Trésor Impérial à raison même de l'inexécution des engagements qui incombaient à la Sublime-Porte et de la diminution des recettes qui en a été la conséquence, notre conseil a consenti à modifier cette base de participation en stipulant que la Compagnie ne prélèverait sur les recettes brutes qu'une somme "de 7000 francs par kilomètre et par an pour couvrir les frais d'exploitation et "que le surplus serait partagé à raison de 45 et 55 %, et qu'enfin la Compagnie "garantissait au Gouvernement que la part lui revenant ne pourrait jamais descendre au dessous de 1500 francs par kilomètre et par an (rapport sur l'exercice 1886 p. 4)";

Attendu que c'est également en vain que la Compagnie cherche à justifier la réduction de la redevance de 8000 à 1500 francs par les avantages que la convention de 1885 aurait procurés au Gouvernement c'est-à-dire par l'avance de 23,000,000 francs, par les réductions sur les transports militaires et par l'engagements pris par la Compagnie de parachever les travaux, car ni l'avance de 23,000,000 de francs admirablement bien gagée, productive d'un intérêt lucratif de 7 % et faite d'ailleurs en grande partie avec l'argent provenant du cautionnement de 25 millions de francs rendu libre par la même convention, ni la réduction du tarif des transports militaires de la moitié au tiers, généralement usitée en bien des pays, ne pouvaient justifier la réduction importante de 6500 francs qui, sur un réseau de 1169 kilomètres, représente environ 7,600,000 francs par an de redevance abandonnée à la Compagnie. Quant aux parachèvements, ceux-ci étaient dûs au Gouvernement par la Société de construction; c'est donc pour compte et à l'avantage de celle-ci que la Compagnie a pris l'engagement de parachever les travaux et c'est grâce à cet engagement que la Société de construction a pu retirer le cautionnement susmentionné de vingt-cinq millions de francs qu'elle avait donné pour garantir l'exécution des travaux dont elle s'était chargée;

Qu'il demeure donc certain que la raison dominante de la réduction de la redevance était de libérer le Gouvernement des engagements relatifs aux Ports, Quais etc. et de mettre, en un mot, la redevance à payer en rapport avec les éléments du trafic des lignes, telles qu'elles devraient être exploitées;

En ce qui concerne la chose jugée:

Attendu qu'il est constant, en fait, qu'en 1888 le Gouvernement Impérial réclamait à la Compagnie la redevance du chef de l'exploitation des lignes à partir de l'année 1875 jusqu'à fin de l'année 1885, date à laquelle entrait en vigueur la Convention du 22 Décembre 1885;

Qu'en présence de cette réclamation, la Compagnie a produit de son côté

devant les Arbitres une demande (N° 5 à 8 de ses conclusiosn) tendant à condamner le Gouvernement Impérial à lui payer des dommages et intérêts du chef de l'inexécution des lignes d, et h, et des engagements relatifs aux Ports, Quais et Routes, et cela tant pour la période antérieure à la convention de 1885, période pour laquelle le Gouvernement Impérial lui réclamait la redevance de 8000 francs, que pour la période postérieure à 1885 et "jusqu'au moment où le Gouvernement Impérial aurait rempli les divers engagements en question;"

Attendu qu'il résulte de l'avis des Arbitres de la Compagnie, qui a été approuvé par le Sur-Arbitre Monsieur de Gneist, que, en raison de la déclaration du 31 Mai 1883 par laquelle la Compagnie a renoncé à la construction et à l'exploitation des lignes d et h sises en Bulgarie, la période transitoire avait pris fin le 31 Décembre 1884 et qu'en conséquence le Gouvernement avait droit à la redevance kilométrique de 8000 francs depuis le 1er Janvier 1885, jusqu'à la fin de la dite année, époque où le régime de la Convention du 22 Décembre 1885 succédait à celui de la Convention du 18 Mai 1872;

Attendu qu'il ressort du même avis que les Arbitres ont trouvé que la demande de loyer du Gouvernement Impérial et celle de la Compagnie tendant à faire condamner le Gouvernement Impérial à lui payer des dommages-intérêts du chef de l'inexécution des lignes de raccordement, des Ports etc. avaient entre elles un lien étroit et qu'il y avait lieu, comme l'a dit expressément Monsieur de Gneist, "de prendre en considération la non construction des lignes de raccordement, des Routes, Ports, Quais, dans la fixation du loyer à payer pour les "lignes exploitées";

Que, partant de ce principe, les Arbitres ont estimé en fait et en équité, qu'il y avait lieu de compenser l'influence que l'inexécution de ces travaux a pu avoir sur les recettes, en réduisant de 8000 à 1500 francs la redevance exigible pour l'année 1885;

Qu'en conséquence, ils ont joint les réclamations précitées du Gouvernement Impérial et de la Compagnie, et condamné la Compagnie à payer au Gouvernement la somme de francs 1,754,352 (soit 1500 francs sur 1169 kilomètres et 568 mètres pour l'année 1885) et qu'in fine *ils ont débouté les parties du surplus de leurs conclusions respectives;*

Qu'il résulte à l'évidence de ce dispositif que la réclamation de la Compagnie tendant à obtenir une indemnité du chef de l'inexécution des Ports, Quais et Routes, postérieurement à l'année 1885 et "jusqu'au jour où ces travaux seraient exécutés" a été rejetée;

Attendu cependant que la Compagnie se basant sur les mots "jusqu'à ce jour" employés dans l'avis séparé des Arbitres de la Compagnie, soutient que cette réduction de la redevance lui a été accordée à titre de dommages-intérêts pour une période partant de l'année 1875, date de la mise en exploitation des lignes et allant jusqu'au jour de la sentence Arbitrale (1888) et que conséquemment les Arbitres lui auraient reconnu un droit à indemnité non seulement pour la période antérieure à la Convention de 1885, mais aussi jusqu'en 1888 et qu'ils lui auraient donc réservé ses droits à une indemnité pour l'avenir;

Mais attendu que cette assertion est inexacte et qu'aucune réserve ne peut être présumée;

Qu'en effet, les Arbitres avaient décidé qu'il y avait lieu de tenir compte de la non construction des Ports, Quais et Routes dans la fixation du loyer, ce qui signifie que cette inéxécution doit avoir pour effet de réduire le loyer que la Compagnie est condamnée à payer au Gouvernement Impérial, mais non pas de le supprimer complètement et moins encore de faire allouer à la Compagnie une indemnité quelconque dans le cas où un loyer ne serait pas reconnu comme dû au Gouvernement Impérial et où toutes les recettes des lignes seraient attribuées à la Compagnie;

Attendu que le loyer n'a été adjugé que pour l'année 1885 et c'est donc pour cette année seule qu'une indemnité a pu et pouvait être accordée du chef de l'inexécution des Ports, Quais et Routes; car, la totalité des recettes des 9 années précédentes (1875 84) qui avaient été déclarées, par les Arbitres de la Compagnie, rentrer dans la période transitoire ayant été adjugée à la Compagnie et la redevance de l'avenir dans lequel rentraient les années 1886—87—88 ayant été réglée d'un commun accord par les parties dans la convention de 1885, il n'y avait pas lieu à l'allocation d'un loyer et par conséquent à une réduction à titre d'indemnité pour aucune de ces deux périodes en dehors de l'année 1885;

Attendu qu'en présence de ces faits, pour admettre l'interprétation que la Compagnie veut donner à la sentence arbitrale, il faudrait dire avec elle que la réduction pour l'année 1885 de la redevance de 8000 à 1500 francs pour le réseau relié à Constantinople et l'allocation de 1500 francs par kilomètre pour la ligne de Salonique à Mitrovitza et la section de Tirnova à Yamboli, ont eu pour but d'accorder à la Compagnie une indemnité 1° de 6.500 francs par kilomètre pour le réseau relié à Constantinople pour lequel le Gouvernement réclamait les 8000 francs de loyer; 2° de 1750 francs au maximum pour la ligne de Salonique à Mitroviza pour laquelle le Gouvernement demandait 3250 francs de loyer et 3° de 500 francs

encore au maximum pour la section de Tirnova à Yamboli pour laquelle le Gouvernement demandait 2000 francs de loyer;

Que ces réductions faites en faveur de la Compagnie par les Arbitres sur la redevance de 1885, réparties comme le prétend la Compagnie, sur les 13 années d'exploitation (1875—1888) représentent une indemnité annuelle de 350 francs par kilomètre;

Attendu qu'il ne serait point logique d'admettre que les Arbitres de la Compagnie aient voulu condamner celle-ci à payer pour l'année 1885 une redevance de 8000 francs moins 350 francs soit 7650 francs, alors que le Gouvernement demandait un loyer d'estimation variant de 5000 à 2000 francs, alors que les Arbitres du Gouvernement trouvaient que la redevance annuelle devait être fixée seulement à 1730 francs et alors que les parties avaient déjà elles-même réduit pour l'avenir la redevance à 1500 francs;

Que cette hypothèse démontre clairement que l'on ne peut raisonnablement donner aux mots "jusqu'à ce jour" une telle interprétation et qu'on ne peut point déduire de ces mots que les Arbitres ont accordé une indemnité pour les années antérieures ou postérieures à l'année 1885 puisque une telle interprétation conduirait à la conséquence illogique d'admettre que la Compagnie a été condamnée pour l'année 1885 à une redevance plusieurs fois supérieure à celle de 1500 francs;

Attendu que la Compagnie emploie aussi un autre système de défense en disant que les Arbitres de 1888 ont à l'unanimité rejeté sa demande en dommages-intérêts faute de mise en demeure et qu'une demande rejetée pour ces motifs peut être reproduite après l'accomplissement de la dite formalité;

Atendu que cette affirmation de la Compagnie est basée uniquement sur un passage de l'avis séparé des Arbitres Ottomans qui porte que les Arbitres à l'unanimité, avaient rejeté la réclamation en dommages et intérêts de la Compagnie comme non justifiée, notamment par défaut de mise en demeure;

Attendu que ce mot "notamment" implique le maintien des autres motifs;

Qu'au surplus, le procès-verbal du partage, qui doit seul faire foi des décisions prises par les Arbitres à l'unanimité, ne contient point une telle décision et qu'au contraire, il démontre que les Arbitres de la Compagnie ont accueilli la demande en dommage-intérêts;

Qu'abstraction faite de ce point, il est certain que si on admet que la demande en dommages et intérêts a été rejetée faute de mise en demeure, il faut reconnaître dans ce cas qu'il n'a pas été accordé d'indemnité pour les années

pendant lesquelles le loyer n'avait pas couru, mais que par contre il a été accordé à la Compagnie une réduction de loyer pour les années où celui-ci était dû, réduction pour laquelle une mise en demeure n'est pas de rigueur;

Attendu que partant de ce point de vue, il importe de rechercher si les Arbitres ont accordé à la Compagnie comme elle le prétend, une réduction du loyer même pour les années postérieures à 1885 jusqu'à 1888, date de la sentence Arbitrale;

Attendu que cette suppositon n'a aucune raison d'être puisque les Arbitres ont réduit seulement la redevance de l'année 1885 à 1500 francs tandis qu'ils n'ont fait subir aucune réduction à la redevance des années postérieures qui, fixée à 1500 francs par la Convention de 1885, a été maintenue telle quelle;

Attendu que ces considérations démontrent que les Arbitres n'ont accueilli la demande en dommages-intérêts de la Compagnie que pour l'année 1885 et qu'ils ne lui ont rien accordé pour les années 1886, 1887 et 1888 puisque les parties se trouvaient sous l'empire de la Convention du 1885;

Que, si un doute pouvait exister à cet égard, il disparaitrait complètement à la lecture de la sentence de Monsieur de Gneist lequel ne reproduit point les mots "jusqu'à ce jour" et, après avoir admis qu'il n'est dû de redevance que pour l'année 1885, examine la question de savoir, si la redevance de cette année doit être fixée à 1730 francs par kilomètre et par an, comme le disaient les Arbitres du Gouvernement Ottoman, ou bien à 1500 francs comme le disaient les Arbitres de la Compagnie. Ainsi le Sur-Arbitre dit que pour estimer la redevance "on "peut plus sûrement s'appuyer sur la propre estimation des parties lesquelles, "dans la nouvelle convention de 1885, fixèrent la rente kilométrique à 1500 francs; "*si une telle rente a paru équitable aux parties pour l'avenir, elle pourra paraî-* "*tre également suffisante pour la dernière année écoulée avant la Convention*";

Attendu qu'abstraction faite de ces considérations, qui sont rappelées à titre de démonstration, il importe de se référer au dispositif de la sentence qui seul constitue la chose jugée;

Attendu d'ailleurs qu'en cas de contradiction ou d'absence d'harmonie entre les motifs d'un jugement d'une part et ses dispositifs de l'autre, ce sont ces derniers qui doivent gouverner l'acte;

Attendu que le dispositif de la sentence Arbitrale ne laisse aucun doute au sujet de la chose jugée;

Qu'en effet, la Compagnie ayant demandé en 1888 une indemnité pour les années postérieures à 1885 du chef de l'inexécution des engagements relatifs aux Ports, Quais et Routes et *jusqu'à l'exécution* de ces engagements, les Arbitres de la Compagnie, dans leur avis, et le Sur-Arbitre, dans sa sentence, ont réduit la redevance due au Gouvernement pour l'année 1885 à 1500 francs et qu'ils ont ***débouté*** les parties du ***surplus de leurs réclamations;***

Attendu que, si les Arbitres avaient voulu réserver le droit de la Compagnie pour l'avenir au lieu de débouter sa demande d'une façon catégorique, ils lui auraient réservé ce droit, comme ils l'ont fait dans leurs diverses autres sentences et comme tout juge doit le faire;

Attendu qu'en droit, trois conditions sont requises pour qu'il y ait chose jugée: identité de la chose demandée, identité de cause, identité des parties;

Attendu que ces trois conditions se trouvent dans l'espèce, que la demande actuelle de la Compagnie est identique à celle introduite en 1888; qu'elle a le même objet et la même cause; que les parties sont les mêmes et que, par conséquent, la chose jugée s'oppose à la recevabilité de la demande de la Compagnie qui est, en tout cas, mal fondée;

Par ces motifs,

Les deux Arbitres soussignés sont d'avis que la demande de la Compagnie sub. N° 1 n'est pas recevable et qu'il y a lieu de l'en débouter.

Fait et signé à Constantinople, le 10/23 Janvier 1904.

(Signé): **M. DJÉLALEDDIN.**
„ **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**

I

AVIS

DE M. M. KVASSAY ET MILLIARD.

Les deux Arbitres soussignés,

Vu le procès-verbal de la Commission Arbitrale en date du 29 Octobre 1903 établissant dans quelles conditions partage a été déclaré sur la première demande de la Compagnie,

Vu les Articles 6 et 10 du Compromis,

Formulent, comme suit, leur avis séparé:

Attendu que la Compagnie demande contre le Gouvernement une condamnation au paiement d'une indemnité de 2500 francs par kilomètre et par an, du 3 Juillet 1888 jusqu'au 31 Décembre 1902, pour inexécution des engagements stipulés par les Articles 12 et 17 de la convention d'exploitation du 18 Mai 1872 et 5 de la convention du même jour concernant les stations; qu'elle conclut subsidiairement à une expertise pour la fixation de l'indemnité;

Attendu que le Gouvernement soutient que cette demande est non recevable et mal fondée et a conclu au rejet de ladite demande;

Qu'il prétend la faire écarter par les raisons suivantes, 1° parce que l'obligation en question n'aurait jamais existé, 2° parce qu'elle aurait été, dans tous les cas, abrogée par la convention de 1885, 3° Enfin parce que la sentence Arbitrale de 1888—1889 aurait décidé que cette obligation n'existait plus depuis la mise en vigueur de la convention de 1885, ce qui constituerait la chose jugée contre la demande de la Compagnie;

Sur le premier moyen:

Attendu qu'aux termes des articles susvisés le Gouvernement doit construire des Ports, Quais, Routes et Entrepôts;

Qu'il ne peut sérieusement prétendre que ces articles ne contiennent que la manifestation d'un projet qu'il avait l'intention d'exécuter et non un engagement dont la Compagnie puisse réclamer l'exécution à peine de dommages-intérêts;

Attendu que le texte même proteste contre une pareille interprétation;

Que ces trois articles mettent expressément à la charge du Gouvernement l'exécution des travaux; qu'ils lui fixent un délai pour les éxécuter; qu'ils stipulent expressément que les travaux seront faits dans l'intérêt du chemin de fer et pour lui "donner des éléments de trafic" et "assurer une exploitation fructueuse du réseau";

Que ce sont là des "dispositions arrêtées entre les parties contractantes", comme dit l'Article 12, les liant par conséquent, ne permettant à la Compagnie d'exiger que les travaux prescrits par ces trois articles, dans les conditions stipulées, dans les délais et la limite des dépenses prévus, mais lui permettant de les exiger dans ces limites;

Attendu que, lors de l'arbitrage de 1888, le Gouvernement n'a pas songé à contester cette obligation; qu'elle a été reconnue et consacrée par les quatre arbitres;

Qu'il faut donc dire que les trois articles sus-énoncés contiennent à la charge du Gouvernement une obligation de faire dont l'inexécution donne lieu à des dommages-intérêts;

Sur le 2ème moyen:

Attendu que la convention de 1885 ne supprime pas et n'a jamais entendu supprimer la convention de 1872 et ses annexes;

Que le Gouvernement a reconnu lui-même à maintes reprises, depuis 1885, qu'elles continuaient à être en vigueur; que c'est ainsi que dans l'arbitrage actuel il invoque certains articles de ces conventions, notamment les Articles 6 et 16 de la convention principale, pour les agrandissements;

Que, d'autre part, les quatre Arbitres de 1888 ont dit, dans leur sentence N° 1, que la convention de 1885 "a maintenu les conventions antérieures dans les "parties qu'elle ne modifiait pas en termes exprès;"

Attendu que la convention de 1885 ne contient aucune stipulation se référant aux articles 12, 17 et 5 sus-énoncés et les abrogeant;

Attendu que le Gouvernement ne paraît pas bien fixé lui-même sur cette abrogation, car s'il l'affirme dans ses significations des 29 Novembre 1890 et 6 Septembre 1894, le Ministre des Travaux Publics admet l'existence de l'obligation dans sa lettre du 5 Avril 1892;

Attendu que, dans tous les cas, le Gouvernement est obligé de reconnaître

que ces articles ne sont pas expressément abrogés, qu'il soutient, toutefois, qu'ils le seraient implicitement par le fait et comme conséquence de la réduction de la redevance de 8000 à 1500 francs;

Que le Gouvernement prétend trouver la preuve de l'abrogation dans les négociations qui ont précédé la convention de 1885 et dans les articles 4 et 9 de cette convention qui, tout en réservant le passé, créent entre les parties un droit nouveau à dater du 1er Janvier 1886;

Attendu que l'étude des négociations antérieures à 1885 conduit à une conclusion tout-à-fait différente de celle qu'en prétend tirer le Gouvernement;

Attendu que, d'une part, si, par une lettre du 22 Avril 1883, le président du conseil d'administration de la Compagnie a fait au Gouvernement des propositions comprenant et un nouveau mode de partage des recettes analogue à celui adopté en 1885, et la renonciation à l'exécution des Ports, Quais, Routes et Entrepôts, et la demande de concession de l'exécution des deux lignes de raccordement, le Gouvernement peut d'autant moins se prévaloir aujourd'hui de ces propositions qu'il les a déclinées;

Attendu d'autre part, que ces propositions étaient accompagnées ou ont été suivies d'un projet de convention présenté par la Compagnie; que si ce projet contenait un article 3 devenu, avec quelques modifications, l'article 4 de la convention de 1885 et réduisant la redevance à 1500 francs; il contenait en même temps, entre autres dispositions, 3 articles, les articles 7, 11 et 16, abrogeant expressément les stipulations de 1872 quant aux Ports, Quais, Routes et Entrepôts;

Qu'à ce projet le Gouvernement a opposé en 1884 un autre projet contenant aussi des articles qui abrogeaient expressément ces stipulaiions, en même temps que des articles qui concédaient à la Compagnie l'exécution des raccordements;

Que la Compagnie a repoussé le projet du Gouvernement comme le Gouvernement avait repoussé le projet de la Compagnie;

Que c'est à la suite de ces tractations qu'a été signée la convention de 1885 qui réduit bien la redevance à 1500 francs en lui donnant la forme d'une garantie de minimum de recettes, mais qui ne contient, à la différence des projets de 1883 et de 1884, aucun article abrogeant les stipulations relatives aux Ports, Quais, Routes et Entrepôts;

Que ce silence est significatif, car, si comme le prétend le Gouvernement, l'abrogation de ses obligations concernant les Routes, Ports, Quais et Entrepôts avait été pour lui la cause déterminante de la réduction de la redevance, il n'au-

rait pas négligé de stipuler cette abrogation, qui figurait en termes exprès dans les projets antérieurs;

Que ce rapprochement suffirait pour démontrer qu'il ne peut être question d'une abrogation tacite résultant de la simple réduction de la redevance;

Attendu, d'ailleurs, que la Compagnie concédait au Gouvernement par la Convention de 1885 des avantages considérables dont il n'était pas question en 1883;

Que ces différences jointes à l'expérience du passé et au chiffre des recettes dont la moyenne n'atteignait pas 10,000 francs, s'élevant ainsi à peine à la moitié des prévisions, justifient la réduction et expliquent que les parties n'aient pas reproduit dans la Convention de 1888 l'abrogation de stipulations édictées d'ailleurs dans un intérêt commun puisqu'elles sont destinées à augmenter les recettes du chemin de fer qui se partagent entre le Gouvernement et la Compagnie;

Attendu enfin que l'Article 4 de la Convention de 1885 contient un paragraphe ainsi conçu: "Les stipulations du présent article remplaceront à partir du "1er Janvier 1886 les stipulations de la Convention d'exploitation du 18 Mai "1872 seulement en ce qui concerne la redevance kilométrique et la part du "Gouvernement Impérial dans les recettes de chemins de fer et ne s'appliqueront pas à la période autérieure au 1er Janvier 1886";

Qu'il n'y a pas à équivoquer sur le mot "seulement"; que le sens de ce paragraphe est très-net; qu'il veut dire 1° Que l'Article 4 ne remplace la Convention de 1872 et n'introduit un droit nouveau qu'en ce qui concerne la redevance kilométrique, et que, par conséquent, les dispositions relatives aux Ports, Quais, Routes et Entrepôts restent en vigueur à l'égal de toutes les autres dispositions des conventions antérieures non modifiées par celles de 1885, 2° Que la réduction de la redevance ne s'applique pas à la période antérieure au 1er Janvier 1886;

Attendu que l'Article 9 est en harmonie parfaite avec cet Article 4; qu'il réserve les réclamations et contestations qui existaient alors entre les parties et devaient être soumises à l'Arbitrage, et déclare simplement que la Convention de 1885 laisse la situation des parties intacte pour le passé, c'est-à-dire que ces contestations seront tranchées d'après les stipulations des Conventions de 1872, même quand elles seront relatives à des points modifiés par la Convention de 1885 comme la redevance kilométrique;

Attendu enfin que, lors de l'Arbitrage de 1888, le Gouvernement n'a pas prétendu que que son obligation ait été abrogée par la Convention de 1885;

Que c'est pourtant la première objection qu'il eût opposée alors à la demande de la Compagnie s'il avait cru à l'abrogation;

Attendu que la renonciation à un droit ne se présume pas; qu'à défaut d'une abrogation expresse qui n'existe pas, d'une abrogation tacite qui n'existe pas davantage, il faut dire que l'obligation du Gouvernement continue à subsister, après comme avant la Convention de 1885, telle qu'elle a été déterminée par les Articles 12 et 17 de la Convention d'exploitation de 1872 et 5 de la Convention des stations;

Sur le 3ème moyen tiré de la chose jugée:

Attendu qu'il convient de préciser ce qui s'est passé lors de l'Arbitrage de 1888;

Attendu que les Arbitres étaient saisis d'une demande principale du Gouvernement en paiement de la redevance, de 8000 francs par an et par kilomètre sur les lignes de Constantinople à Sarembey et d'Andrinople à Dédé-Agatch, du 23 Juin 1874 au 31 Décembre 1885 pour la première ligne, et du 19 Août 1873 au 31 Décembre 1885 pour la seconde, et d'une demande subsidiaire en paiement d'un loyer à évaluer que le Gouvernement fixait à 5000 francs par kilomètre et par an pour lesdites lignes; qu'il réclamait en outre un loyer qu'il évaluait à 3250 francs par kilomètre pour la ligne de Salonique à Mitrovitza et à 2000 francs pour la section de Tirnova-Yamboli;

Qu'ils étaient également saisis d'une demande de la Compagnie en dommages-intérêts pour le préjudice causé par l'inexécution des Ports, Quais, Routes et Entrepôts; que la Compagnie réclamait la réparation de ce préjudice non seulement depuis l'origine jusqu'au jour de la sentence, mais aussi pour l'avenir et le calculait sur une certaine base jusqu'au 31 Décembre 1885 et sur une base différente après cette date;

Attendu que les Arbitres sont tombés d'accord pour décider 1° Que les demandes du Gouvernement et de la Compagnie étaient non pas indivisibles comme le dit le Gouvernement, mais connexes, et pour en ordonner la jonction, 2° Pour rejeter "en tant que réclamation principale pour défaut d'une mise en demeure "régulière" la demande de la Compagnie, sauf à "tenir compte de l'inexécution "partielle des Routes, Ports, Quais et Entrepôts dans l'évaluation et la fixation "du loyer à payer par la Compagnie sur les lignes exploitées", ainsi que cela résulte de l'avis des Arbitres du Gouvernement;

Attendu que les Arbitres n'ont pu se mettre d'accord ni sur le chiffre du loyer, dû par la Compagnie, ni sur le point de départ de ce loyer et la réduc-

tion à lui faire subir pour tenir lieu à la Compagnie des dommages-intérêts auxquels elle avait droit;

Attendu que les Arbitres du Gouvernement ont été d'avis de rejeter la demande principale du Gouvernement et la demande de la Compagnie, d'admettre la demande subsidiaire du Gouvernement, de décider que la Compagnie lui devait 9 années de loyer de 1877 à 1885, et de fixer ce loyer, pour toute cette période, à 1730.87 francs par kilomètre et par an, en considération de l'inexécution des Ports, Quais, Routes et Entrepôts;

Attendu que, de leur côté, les Arbitres de la Compagnie ont été d'avis d'écarter la demande du Gouvernement pour les années antérieures à 1885, de l'accueillir pour l'année 1885 seulement, la redevance pour 1886 et 1887 ayant été déjà payée dans les termes de la Convention de 1885, et d'accorder au Gouvernement pour cette année 1885 les 8000 francs prévus au contrat pour les lignes de Constantinople à Sarembey et d'Andrinople à Dédé-Agatche, et 1500 francs pour les deux autres lignes, d'accueillir également la demande de la Compagnie par compensation et de réduire la redevance kilomètrique de l'année 1885 de 8000 à 1500 francs à raison de "l'influence fâcheuse de l'inexécution des obliga- "tions du Gouvernement sur les recettes du réseau jusqu'à ce jour", de condamner, en conséquence, la Compagnie à payer 1,754,352 francs 45 avec les intérêts légaux à 9 % à dater du 23 Avril 1888 et de débouter les parties du surplus de leurs conclusions respectives;

Attendu qu'aux termes du Compromis le Sur-Arbitre était tenu "de se ranger "à l'un des avis exprimés par les Arbitres divisés";

Que c'est à l'avis des Arbitres de la Compagnie qu'il s'est rallié dans les termes que voici: "En définitive, je conclus, d'accord avec l'avis exprimé par M. "M. Brunet et Jacobs, que la Compagnie d'exploitation est tenue de payer au "Gouvernement Impérial la somme de 1,754,352 francs 45 centimes avec les in- "térêts légaux de 9 % à partir du 23 Avril 1888 et je déboute les deux parties "de leurs réclamations plus étendues"; qu'en se ralliant à cet avis, le Sur-Arbitre l'a transformé en une sentence qui seule peut contenir la chose jugée;

Attendu que c'est bien de cet avis transformé par le Sur-Arbitre en sentence que le Gouvernement essaie de tirer la chose jugée à l'encontre de la demande actuelle de la Compagnie;

Qu'il prétend qu'en déboutant la Compagnie du surplus de ses conclusions ou de ses réclamations plus étendues, M. M. Brunet et Jacobs et le Sur-Arbitre au-

raient repoussé sa demande en dommages-intérêts non seulement pour l'avenir, mais à partir du 1er Janvier 1886 et décidé par conséquent que l'obligation d'exécuter des Ports, Quais, Routes et Entrepôts cessait avec la mise en vigueur de la Convention de 1885 et avait été abrogée par elle;

Attendu qu'une première observation s'impose, à savoir qu'il serait bien étonnant que les Arbitres de 1888 aient jugé que la Convention de 1885 avait abrogé les articles en question, alors qu'ils n'étaient pas saisis par le Gouvernement de conclusions à cet effet, que par conséquent cette question ne leur était pas soumise, et qu'ils avaient déclaré comme nous le rappelons plus haut, que la Convention de 1885 laissait subsister des Conventions de 1872 tout ce qu'elle ne modifiait pas en termes exprès;

Attendu qu'il suffit de se reporter aux conclusions prises en 1888 par le Gouvernement pour voir que la question de l'abrogation des Articles 12, 17 et 5 n'était nullement soumise aux Arbitres de cette époque; qu'en effet, dans ses conclusions de 1888, le Gouvernement n'a pas prétendu que les 3 articles eussent été abrogés par la Convention de 1885, qu'il se bornait à demander le rejet de la demande de la Compagnie pour trois raisons, 1° Faute de mise en demeure régulière, 2° Par ce que les Ports, Quais et Entrepôts n'auraient pas été exécutés par la faute de la Compagnie, 3° Par ce qu'il aurait fait un certain nombre de routes et les aurait entretenues comme on a contume de les entretenir en Turquie;

Attendu qu'il importe, en second lieu, de préciser la portée de cette phrase du dispositif de la sentence qu'il y a lieu de débouter les parties, par conséquent la Compagnie comme le Gouvernement, "du surplus de leurs conclusions";

Attendu qu'il en résulte d'abord que la demande de la Compagnie a été accueillie pour partie; que le dispositif ne dit pas pour quelle partie elle a été accueillie, si c'est jusqu'au 31 Décembre 1885 seulement ou jusqu'au jour de la sentence;

Qu'il faut donc, pour fixer le sens de la sentence, se reporter aux motifs et qu'il résulte clairement de ces motifs que les Arbitres dont l'avis a prévalu, ont accordé à la Compagnie par voie de compensation la réparation du préjudice éprouvé par elle jusqu'au jour de la sentence, sans rien préjuger pour l'avenir;

Attendu que le Gouvernement prétend, il est vrai, que cette demande aurait été accueillie seulement jusqu'au 31 Décembre 1885 et repoussée pour le surplus; qu'il croit en trouver la preuve dans le fait que M. M. Brunet et Jacobs et le Sur-Arbitre auraient été chercher la base d'évaluation du préjudice de la Compagnie dans la Convention de 1885;

Mais attendu que si M. M. Brunet et Jacobs et le Sur-Arbitre, pour fixer le préjudice, se sont inspirés de la Convention 1885 et sont allés y chercher des éléments d'appréciation, il est certain qu'ils n'ont pas arrêté au 31 Décembre 1885 la réparation de ce préjudice;

Qu'il suffit, pour s'en convaincre, de se reporter au procès-verbal de partage signé par les quatre Arbitres et aux motifs de l'avis de M. M. Brunet et Jacobs;

Que le procès-verbal de partage s'exprime ainsi: " M. Jacobs estime qu'il " n'est dû de redevance kilométrique que pour l'année 1885, et que, compensa- " tion faite des dommages-intérêts revenant à la Compagnie à raison de ses ré- " clamations 5 à 8 depuis l'origine jusqu'à ce jour, cette redevance sur l'ensemble " du réseau peut-être fixée à 1500 francs par kilomètre, soit pour les 1169 kilo- " mètres 5683/10,000, 1,754,352 francs 45 "; que le procès-verbal ajoute que M. Brunet s'est rallié à l'opinion de M. Jacobs;

Que l'avis de M. M. Brunet et Jacobs porte ceci: " Attendu que les réclama- " tions 5 à 8 de la Compagnie basées sur l'influence défavorable qu'ont eue sur " les recettes l'inexécution des Ports, Quais, Entrepôts, Routes prévus aux articles " 12 et 17 de la convention d'exploitation de 1872, 5 de la convention spéciale " à la gare de Constantinople, ainsi que l'inexécution de la ligne de Sarembey à " la ligne de Salonique à Mitrovitza, doivent être acceuillies, et que l'influence " fâcheuse de l'inexécution des obligations du Gouvernement sur les recettes du " réseau jusqu'à ce jour sera équitablement réparée si la rente kilométrique de " l'année 1885 est réduite, à ce titre, de 8000 francs à 1500 francs pour le réseau " relié à Constantinople et s'il est alloué au Gouvernement 1500 francs par kilo- " mètre pour la ligne de Salonique à Mitrovitza et la section de Tirnova à Yam- " boli ";

Attendu que ces documents ne laissent aucun doute sur la pensée des Arbitres;

Que la demande du Gouvernement a été accueillie pour 1885 seulement; que celle de la Compagnie a été accueillie depuis l'origine jusqu'au jour de la sentence et non pas pour l'année 1885 seulement; que l'indemnité allouée à la Compagnie pour toute cette période a été compensée jusqu'à due concurrence avec la somme due par la Compagnie au Gouvernement au moyen d'une réduction de la rente kilométrique de l'année 1885;

Que sans doute la réduction ne portait et ne pouvait porter que sur l'année 1885, puisque les Arbitres venaient de limiter à cette année le loyer dû par la Compagnie au Gouvernement pour la période antérieure à la convention de 1885

et que le loyer des années 1886 et 1887 avait été payé et ne pouvait par conséquent faire l'objet d'une compensation; mais que la réduction du loyer de l'année 1885 était destinée à réparer le préjudice souffert par la Compagnie non seulement au cours de cette année 1885, mais depuis l'origine jusqu'au jour de la sentence;

Attendu qu'en déboutant, dans ces conditions, la Compagnie "du surplus de ses conclusions", les Arbitres n'ont pas pu juger que son droit n'existait plus pour l'avenir comme le prétend le Gouvernement, puisqu'ils en affirmaient la survivance en allouant à la Compagnie des dommages-intérêts jusqu'à leur sentence;

Qu'ils ont simplement entendu refuser à la Compagnie les dommages-intérêts qu'elle réclamait pour la période postérieure à la sentence parce qu'ils n'avaient pas à statuer pour l'avenir;

Que rien n'était plus juridique, car le préjudice n'était pas né; que rien n'était plus sage, car ils ignoraient si le Gouvernement ne se déciderait pas à exécuter son obligation, et quel serait le montant du préjudice futur, dépendant de circonstances impossibles à prévoir en 1888;

Qu'ils n'avaient pas à réserver expressément l'avenir qui se trouvait réservé de la façon la plus énergique par ce fait qu'ils avaient consacré le droit de la Compagnie à des dommages-intérêts jusqu'au jour de la sentence, c'est-à-dire après la mise en vigueur de la convention de 1885;

Attendu qu'on essaierait en vain de soutenir que les mots "jusqu'à ce jour", employés dans le procès-verbal de partage de 1888 et dans l'avis de M. M. Brunet et Jacobs et reproduits dans la sentence de M. de Gneist, visaient le 31 Décembre 1885 et non le jour de la sentence; qu'une pareille interprétation serait inadmissible, aussi bien dans le sens grammatical que dans le sens juridique;

Attendu d'ailleurs que, quand même les Arbitres n'auraient pas énoncé, comme ils l'ont fait, que la période pour laquelle ils accordaient des dommages-intérêts, s'étendait jusqu'au jour de la sentence, cette interprétation s'imposerait dans tous les cas, étant donné les conditions dans lesquelles ils ont statué;

Attendu, en effet, que, ainsi que cela est énoncé dans l'avis des Arbitres du Gouvernement et constaté par M. de Gneist, les quatre Arbitres s'étaient trouvés d'accord pour rejeter la demande de dommages-intérêts de la Compagnie pour défaut d'une mise en demeure régulière, et ne l'avaient admise que sous forme de compensation reconventionnelle;

Attendu que l'effet d'une sentence rendue en matière de dommages-intérêts

qui se fonde sur le défaut de mise en demeure et qui n'écarte pas expressément l'obligation de faire invoquée par le demandeur, s'arrête nécessairement au jour de la sentence, laissant aux parties leur entière liberté d'action pour l'avenir, et permettant au créancier de l'obligation d'adresser une mise en demeure ultérieure au débiteur, sauf, bien entendu, à ne pouvoir réclamer de dommages-intérêts que pour la période postérieure à cette mise en demeure;

Attendu que les sentences rendues en matière de compensation doivent s'arrêter également, de par leur nature, au jour où elles sont rendues;

Attendu que, en 1888, la demande de dommages-tntérêts formulée par la Compagnie comprenait toute la période s'étendant depuis la date de la naissance des engagements du Gouvernement jusqu'à l'époque future et encore indéterminée où ces engagements recevraient leur exécution;

Attendu que si une réclamation de dommages-intérêts portant expressément sur toute la période comprise entre l'origine de l'obligation et son accomplissement futur est accueillie en principe, mais écartée comme demande principale pour une raison de forme et admise seulement par voie de compensation comme demande reconventionnelle, l'effet de cette compensation reconventionnelle s'arrête nécessairement au terme imposé par la nature même de la sentence, c'est-à-dire au jour de cette sentence, à moins que celle-ci ne contienne une disposition expresse et précise en sens contraire;

Attendu que, dans l'Arbitrage de 1888, la date du 31 Décembre 1885 n'a été désignée ni par la demanderesse ni par le défendeur comme terme de la période pour laquelle des dommages-intérêts étaient demandés et accordés, et que cette date n'a pas même été mentionnée à cet effet;

Attendu que la demande de la Compagnie ayant été accueillie dans son principe et la compensation ayant été admise pour le préjudice éprouvé "jusqu'à ce jour", c'est-à-dire jusqu'au jour de la sentence, il n'y avait pas lieu de formuler dans la sentence Arbitrale des réserves pour l'avenir; que l'avenir restait réservé par les termes mêmes ci-dessus reproduits de la sentence comme par la nature des choses, et cela d'autant plus que l'obligation de faire du Gouvernement subsistait, n'ayant été supprimée ni expressément ni tacitement par la convention de 1885, et n'ayant été ni n'ayant pu être abrogée par les Arbitres de 1888 qui n'étaient saisis d'aucune demande à cet effet;

Attendu enfin qu'il s'agit d'une exception de chose jugée invoquée par le Gouvernement qui se trouve demandeur à l'exception; que la preuve certaine de

cette exception lui incombe et que le doute devrait encore profiter à la Compagnie si l'inexistence de la chose jugée à l'encontre de sa demande ne se trouvait pas, comme elle l'est, dores et déjà démontrée;

Attendu que l'inexécution des engagements du Gouvernement a causé à la Compagnie un préjudice certain en la privant d'éléments de trafic, et que les conventions de 1872 démontrent elles-mêmes que les travaux des Ports, Quais, Entrepôts et Routes devaient, dans la pensée des parties contractantes, avoir pour effet un accroissement des recettes du réseau;

Mais attendu que nous n'avons pas les éléments nécessaires pour déterminer ce préjudice; qu'il y a lieu, à cet effet, de recourir à une expertise;

Par ces motifs,

Notre avis est que les Articles 12 et 17 de la convention d'exploitation du 18 Mai 1872 et l'article 5 de la convention relative aux stations n'ont pas été abrogés par la convention de 1885,

Que la sentence Arbitrale de 1888-1889 n'a pas jugé qu'ils avaient été abrogés par cette convention et qu'ils avaient cessé d'être en vigueur depuis son application, qu'elle a laissé le droit de la Compagnie intact pour l'avenir,

Que ces articles obligent le Gouvernement et qu'il est tenu d'exécuter les travaux qu'ils prescrivent;

Que l'inexécution partielle de ces travaux a causé à la Compagnie un préjudice dont le Gouvernement lui doit la réparation à partir de la mise en demeure du 3 Mars 1890,

Que les éléments nécessaires pour fixer ce préjudice nous manquent et qu'il y a lieu de recourir à une expertise en donnant pour mission aux experts de rechercher et d'évaluer, en s'entourant de tous renseignements, le montant du préjudice qui a été causé à la Compagnie depuis le 3 Mars 1890 jusqu'au 31 Décembre 1902 par l'inexécution des articles 12 et 17 de la convention d'exploitation du 18 Mai 1872 et de l'article 5 de la convention spéciale de la même date relative aux stations.

Paris, le 13 Janvier 1094.

V. MILLIARD.
KVASSAY.

II

RACCORDEMENTS DE SALONIQUE

(3e Réclamation du Gouvernement Impérial et 2e Réclamation

de la Compagnie)

II

PROCÈS-VERBAL DE PARTAGE.



L'an 1903 et le 12/25 Novembre, la Commission Arbitrale s'est réunie à huis clos à la Sublime Porte.

Elle a repris son délibéré sur la 2me demande de la Compagnie relative à la remise de l'exploitation du raccordement entre la station actuelle et le port de Salonique avec les voies de quais et toutes les dépendances de ce raccordement, et la 3e demande du Gouvernement tendant à la main-levée de l'opposition faite par la Compagnie à la jonction des voies ferrées existant sur les quais de Salonique avec celles des Chemins de fer Orientaux et à des dommages-intérêts pour le préjudice résultant de cette opposition, lesdites demandes jointes à raison de leur connexité et discutées par les mandataires des Parties dans la séance du 18/31 Octobre 1903.

La Commission Arbitrale a reconnu d'abord que la Compagnie ne pouvait réclamer la remise des hangars, magasins, appareils de chargement et de déchargement se trouvant sur les quais.

Abordant ensuite la question de raccordement elle s'est divisée.

Leurs Excellences Djélaleddin Pacha et Gabriel Effendi émettent l'avis que les dispositions de l'Article 12 de la Convention de 1872 ne sont plus obligatoires pour les parties et qu'en tout cas il appartient au Gouvernement Impérial d'établir et d'exploiter les lignes de raccordement depuis le port jusqu'au terminus actuel de la station des Chemins de Fer Orientaux sous réserve de dommages-intérêts.

M. M. de Kvassay et Milliard sont d'avis que l'Article 12 continue à subsister. Sans doute la Compagnie ne peut plus réclamer l'exécution du port sous sa surveillance conformément à cet Article 12, puisqu'il est construit; mais la violation de l'entente contractuelle qui avait été établie par les Conventions de 1872 entre les deux parties quant à la construction du port, ne saurait justifier et légitimer une nouvelle violation des Conventions quant au raccordement de la ligne de la Compagnie avec le port et à l'exploitation de ce raccordement. Ils

estiment que, d'après cette entente de 1872, la ligne de la Compagnie devait aboutir au port et être mise en contact immédiat avec le port et les quais, et que l'obligation du Gouvernement telle qu'elle résulte des Conventions de 1872 est d'opérer aujourd'hui ce raccordement et d'en donner l'exploitation à la Compagnie, de manière qu'elle puisse faire passer les marchandises de ses wagons dans les bateaux et réciproquement.

Ils estiment en conséquence qu'il y a lieu d'écarter la demande du Gouvernement et d'accueillir dans la mesure susindiquée celle de la Compagnie.

Dans ces conditions, les Arbitres n'ayant pu se mettre d'accord et une majorité n'ayant pu s'établir, le Tribunal Arbitral déclare qu'il y a partage, qu'il en sera dressé le présent procès-verbal et que la question sera soumise au Sur-Arbitre conformément à l'Article 9 du compromis.

Les Arbitres feront, de part et d'autre, leur sentence qui sera communiquée au Sur-Arbitre avec le présent procès-verbal.

Fait et signé à Constantinople, le 12/25 Novembre 1903.

(Signé): **M. DJÉLALEDDIN.**
„ **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
„ **V. MILLIARD.**
„ **KVASSAY.**

II

AVIS

DE L. L. EXC. DJÉLALEDDIN PACHA ET GABRIEL EFFENDI.



Les deux Arbitres soussignés,

Vu les conclusions des parties, les observations écrites et toutes pièces à l'appui;

Ouï les mandataires des parties en leurs observations orales et après en avoir délibéré;

Vu le Procès Verbal de la Commission Arbitrale en date du 12/25 Novembre 1903, établissant dans quelles conditions le partage a été déclaré sur les demandes 3 du Gouvernement et 2 de la Compagnie;

Vu les dispositions de l'Article 10 du Compromis,

Déclarent que les motifs qui les ont déterminés à émettre un avis différent de celui de leurs Collègues, sont les suivants:

Attendu que la demande N° 2 de la Compagnie tend à faire construire par le Gouvernement une ligne de raccordement entre la station actuelle du Chemin de fer des Orientaux et le Port de Salonique, et à faire remettre à la Compagnie l'exploitation de ce raccordement y compris les voies de quais;

Que cette demande de la Compagnie est basée sur l'Article 12 de la Convention de 1872, sur le plan dressé en 1872 et enfin sur le plan de bornage dressé en 1887;

Attendu que le Gouvernement demande le rejet de cette demande parce que, depuis la Convention de 1885, la Compagnie n'a plus le droit d'invoquer les bénéfice de l'Article 12 précité, et parce que les plans dressés en 1872 et en 1887 ne confèrent pas à la Compagnie le droit de prolonger sa ligne actuelle jusqu'au quai, et d'exploiter cette ligne;

Attendu que, par sa réclamation N° 3, le Gouvernement Impérial demande aussi qu'il soit dit que la Compagnie n'a pas le droit de s'opposer à la cons-

truction de lignes de raccordement entre le Port et les diverses stations de chemin de fer, y compris celle de la Compagnie, raccordement qui doit être construit et exploité par le concessionnaire du Port de Salonique et demande enfin des dommages-intérêts pour le retard subi;

Attendu que la demande N° 2 de la Compagnie et la demande N° 3 du Gouvernement sont connexes et qu'il y a lieu de les joindre;

Attendu que ces réclamations présentent à juger les trois questions suivantes:

1° La Compagnie peut-elle invoquer les bénéfices de l'Article 12?

2° En supposant qu'elle le puisse, cet Article et les plans dont il est question ci-dessus, confèrent-ils à la Compagnie le droit d'obliger le Gouvernement à construire une ligne de raccordement et à lui confier l'exploitation de cette ligne?

3° En supposant que la Compagnie jouisse de ce droit, a-t-elle aussi celui d'exploiter les voies du Quai?

Sur la première et seconde question:

Attendu qu'ainsi qu'il résulte des motifs énoncés dans le jugement émis sur la réclamation de la Compagnie relative à l'inéxécution des Ports et Quais, celle-ci n'a plus le droit d'invoquer l'Article 12 de la Convention de 1872 et d'obliger le Gouvernement à en exécuter les dispositions;

Attendu que la Compagnie est d'autant moins fondée à réclamer les bénéfices de l'Article 12 que cet article obligerait le Gouvernement à affecter aux travaux du Port de Salonique une somme de francs 2,500,000; que cette somme était absolument insuffisante à ces travaux; que la Compagnie n'a jamais présenté au Gouvernement des offres et des projets de nature à lui permettre l'exécution des travaux dans les conditions énoncées au dit Article et que le Port et les Quais de Salonique n'ont pu être construits qu'en affectant à ces travaux une somme d'environ trois fois supérieure à celle prévue en 1872;

Attendu que dans l'état actuel des choses, la Station de la Compagnie se trouve à environ 1500 mètres de distance du Port et des Quais; que ces Quais sont destinés non seulement au chargement et au déchargement des marchandises à transporter par la Compagnie des Orientaux mais en général à toutes les marchandises qui sont destinées au transport des autres Compagnies de chemin de fer;

Attendu que l'Article 12 n'a pu viser un port et des quais construits dans ces conditions, et n'a pu conséquemment conférer à la Compagnie le droit de

faire construire une ligne de raccordement entre sa Station et le Port et d'obtenir l'exploitation de ce raccordement;

Attendu que ni le plan de 1872, ni celui de 1887, n'ont pu d'avantage conférer un tel droit à la Compagnie: Le plan de 1872 qui porte une date ***antérieure*** à la Convention de 1872 ne vise qu'une emprise ***proposée*** pour le prolongement éventuel de la ligne jusqu'à la mer, sans que cette proposition ait jamais reçu l'approbation du Gouvernement, et le plan du bornage de 1887, au lieu de maintenir cette emprise, l'a réduite de beaucoup et a arrêté la ligne du chemin de fer à presque 300 mètres de distance du rivage de la mer;

Attendu, au surplus, que le Gouvernement tient à faire construire par le concessionnaire du Port une ligne de raccordement entre le Port, et les stations des diverses Compagnies de chemin de fer, y compris la station des Orientaux; qu'ainsi les marchandises transportées et à transporter par la Compagnie, pourront par cette ligne de raccordement être transportées, à l'instar des autres Compagnies, directement du bateau au chemin de fer, et vice versa, et que le but principal visé par l'Article 12 de la Convention de 1872, se trouvera ainsi parfaitement atteint;

Attendu que ce système qui place la Compagnie dans une situation analogue à celle des autres Compagnies de Chemin de fer, correspond mieux au bon fonctionnement des lignes de raccordement, et aux intérêts généraux du commerce;

Que c'est en vain que la Compagnie cherche à s'opposer à ce raccordement en revendiquant un droit à la possession du terrain de 47,225 mètres, dont il est question dans la réclamation N° 12 du Gouvernement et N° 4 de la Compagnie, terrain qui doit être traversé par la ligne de raccordement; car, non seulement ce terrain est la propriété incontestable de la Liste Civile, et doit rester en sa possession, mais en supposant même qu'il puisse être compris dans le domaine du chemin de fer, le Concessionnaire du Port n'en aurait pas moins le droit de l'avoir par voie d'expropriation pour relier les voies des quais avec celles des stations de Chemin de fer.

Sur la troisième question;

Attendu que, si on reconnaissait à la Compagnie le droit de faire prolonger sa ligne jusqu'au Quai et d'exploiter cette ligne, ce prolongement ne devrait en aucun cas dépasser la limite du plan de bornage de 1887, que l'on ne pourrait point étendre la limite de ces plans et concéder à la Compagnie le droit d'exploiter les voies du quai; qu'au contraire celles-ci doivent rester entre les mains

du Concessionnaire du Port, afin d'être utilisées soit pour le trafic général du Port, soit pour la circulation des wagons de la Compagnie des Orientaux et ceux des autres Compagnies de Chemins de fer en conformité du règlement du port

Attendu que l'opposition mise par la Compagnie à l'exécution du raccordement est dès lors injustifiée et qu'il y a lieu de faire fixer par état les dommages subis de ce chef;

Les deux Arbitres sousignés sont d'avis:

Qu'il y a lieu

1° de joindre la réclamation N° 3 du Gouvernement Impérial avec la réclamation N° 2 de la Compagnie;

2° de dire que l'établissement et l'exploitation des lignes de raccordement des chemins de fer avec celles des Quais à Salonique appartiennent au Gouvernement Impérial et non à la Compagnie et que celle-ci est mal fondée dans son opposition à ces raccordements;

3° de condamner la Compagnie à payer au Gouvernement Impérial les dommages-intérêts à fixer par état;

4° de débouter les parties du surplus de leurs conclusions respectives.

Fait et signé à Constantinople, le 10/23 Janvier 1904.

(Signé): **M. DJÉLALEDDIN.**
„ **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**

II

AVIS

DE M. M. DE KVASSAY ET MILLIARD.

Les deux Arbitres soussignés,

Vu le procès-verbal de la Commission Arbitrale en date du 25 Novembre 1903 établissant dans quelles conditions partage a été déclaré sur la deuxième demande de la Compagnie et la troisième du Gouvernement,

Vu les Articles 6 et 10 du Compromis,

Formulent, comme suit, leur avis séparé:

Attendu que la Compagnie demande que le Gouvernement Ottoman soit tenu de raccorder, dans un délai de 2 mois, sa station actuelle de Salonique avec le quai du port et de lui livrer, dans le même délai, pour qu'elle l'exploite, la la voie de raccordement allant jusqu'au port, comprise dans sa concession, et les voies de quai;

Attendu que le Gouvernement Ottoman, de son côté, demande que la Compagnie soit obligée de laisser opérer les raccordements avec la ligne conduisant au port, à peine de 1000 francs de dommages-intérêts par jour de retard apporté par elle dans l'exécution de ces raccordements; qu'il réclame, en outre, contre la Compagnie des dommages-intérêts à fixer par état pour l'opposition faite jusqu'ici par la Compagnie à ces raccordements; qu'il demande enfin à la Commission Arbitrale de décider que ces raccordements seront éxécutés et exploités par la Compagnie du port;

Attendu que la question qui prime toutes les autres est celle de savoir quelle est l'étendue de la concession de la Compagnie des Chemin de fer Orientaux, si elle s'arrête à la gare actuelle comme le soutient le Gouvernement, ou si elle va jusqu'au port comme le prétend la Compagnie;

Attendu que l'Article 12 de la Convention d'exploitation du 18 Mai 1872 ne laisse aucun doute à cet égard;

Attendu qu'aux termes de cet article le Gouvernement devait construire 3 ports à Salonique, Dédé-Agatch et Varna; que ces ports devaient être construits ou par la Compagnie qui ne porterait en compte que ses dépenses, ou par adjudication publique sous la surveillance du Gouvernement et de la Compagnie; qu'enfin le Gouvernement devait construire "devant les stations des 3 ports les "quais nécessaires au déchargement et au chargement des marchandises desti- "nées au transport du chemin de fer";

Qu'on ne saurait imaginer un ensemble de dispositions plus précises et plus formelles;

Qu'en stipulant que le Port "de la station de Salonique" devait être construit par la Compagnie ou sous sa surveillance et que des quais devaient être établis devant la station pour le chargement et le déchargement des marchandises destinées au chemin de fer, il est manifeste que le Gouvernement a entendu concéder à la Compagnie l'exploitation d'une ligne allant jusqu'au Port et au Quai;

Attendu que si, conformément à la Convention d'exploitation de 1872, le Port avait été construit d'après des plans arrêtés d'accord entre le Gouvernement et la Compagnie, celle-ci n'aurait certainement pas donné son assentiment à un projet consistant à établir le Port à plusieurs centaines de mètres de sa station sans être assurée d'avoir l'exploitation du raccordement et de ne pas voir un autre exploitant interposé entre elle et le Port; que le Gouvernement, en déterminant, par une infraction à la Convention, de sa seule autorité et en dehors de la Compagnie, l'emplacement du Port, n'a pu priver celle-ci d'un droit qui lui appartenait;

Que ce droit se trouve encore confirmé par le plan de 1872 et le bornage de 1887, comprenant dans le domaine du chemin de fer concédé à la Compagnie des terrains destinés au raccordement de la station avec le Port;

Que le Gouvernement est donc tenu de continuer la ligne de la Compagnie de la station actuelle jusqu'au Port et aux Quais et de remettre l'exploitation de ce raccordement à sa concessionnaire, la Compagnie des Chemins de fer Orientaux;

Attendu que le Gouvernement oppose à la Compagnie que l'Article 12 a perdu son caractère obligatoire; qu'il oppose en outre la concession du Port de Salonique qu'il a faite à la Liste Civile, les Articles 29, 30 et 31 du cahier des charges du 18 Mai 1872, enfin l'intérêt public;

Attendu que l'Article 12 n'a jamais été abrogé; que l'obligation du Gouver-

nement de construire les Ports de Salonique et de Dédéagatch subsiste toujours, comme nous l'avons établi à propos de la première demande de la Compagnie;

Que, cette obligation eût-elle disparu, le droit pour la Compagnie d'exploiter sa ligne jusqu'au Port n'en subsisterait pas moins dès que le Port existe, que le Gouvernement l'ait fait librement ou en exécution d'une obligation contractée par lui;

Attendu que la concession faite à la Liste Civile est postérieure à celle faite à la Compagnie des Chemins de fer Orientaux; qu'elle ne saurait être opposée à celle-ci, car le Gouvernement n'avait pas le droit de concéder à la Liste Civile des droits empiétant sur ceux déjà concédés à la Compagnie des Chemins de fer Orientaux;

Attendu que la concession faite à la Liste Civile et le traité passé entre la Liste Civile et Monsieur Bartissol portent atteinte à la concession de la Compagnie sur deux points, quant à l'éxécution du Port et quant à l'exploitation de la ligne qui le dessert;

Que la Compagnie, sans l'assentiment de laquelle les plans ont été dressés et qui n'a pas été admise à surveiller l'exécution des travaux, se borne à faire des réserves pour le cas où l'exécution du Port serait démontrée défectueuse et ne réclame pas, pour le moment, de dommages-intérêts de ce chef;

Attendu qu'il n'en est pas de même du droit qui a été ou paraît avoir été concédé à la Liste Civile, d'exploiter le raccordement réunissant les Quais à la station actuelle de la Compagnie;

Attendu que si le Gouvernement pouvait concéder l'exploitation du Port de Salonique, il ne pouvait le faire qu'à la condition de respecter les droits acquis à la Compagnie des Chemins de fer Orientaux;

Attendu que le Gouvernement invoque à tort, pour justifier la concession de l'exploitation du raccordement par lui donnée à la Liste Civile, les Articles 29, 30 et 31 du cahier des charges par lesquels il s'est réservé "le droit d'accorder "de nouvelles concessions de Chemin de fer s'embranchant sur le chemin con- "cédé comme ramifications ou prolongements;"

Qu'il ne s'agit pas là d'une concession nouvelle, d'un "prolongement," mais de la concession à un tiers d'une ligne déjà concédée à la Compagnie des Chemins de fer Orientaux, ce qui est bien différent;

Attendu que le Gouvernement prétend vainement que l'intérêt public commande de ne pas donner à la Compagnie des Chemins de fer Orientaux le droit exclusif d'aller jusqu'au Port et aux Quais;

Attendu que la Compagnie ne saurait réclamer un pareil droit; qu'il résulte d'ailleurs de ses conclusions qu'elle ne le réclame pas et qu'elle est disposée à s'entendre, dans les termes de l'Article 30 de son cahier des charges, avec les concessionnaires des deux autres lignes qui aboutissent à Salonique, sur les conditions auxquelles ils pourront s'embrancher sur sa ligne allant jusqu'au Port;

Attendu qu'à défaut d'entente le Gouvernement pourrait intervenir conformément à l'Article 31 du cahier des charges qui trouverait alors sa légitime application;

Que l'intérêt public ou celui des autres compagnies n'est pas en jeu; qu'il s'agit simplement de savoir qui, de la Compagnie des Chemins de fer Orientaux ou de la Liste Civile, exploitera la ligne aboutissant au Port;

Attendu que ce droit appartient à la Compagnie des Chemins de fer Orientaux qui en a la concession depuis 1872 et ne saurait en être dépouillée; qu'il y a lieu de le consacrer;

Attendu néanmoins que le droit exclusif d'exploitation appartenant à la Compagnie ne saurait porter que sur le raccordement de sa station avec le Port et le Quai, mais non sur les voies de Quai proprement dites, la Convention de 1872 ne concédant pas à la Compagnie un droit spécial et unique d'exploitation sur ces voies qui sont une partie du Quai;

Que, si la Compagnie a le droit de demander que l'accès des voies du Quai lui soit en tout temps et librement ouvert, de manière que les marchandises arrivant et partant par sa ligne puissent être déchargées directement des wagons sur les bateaux et réciproquement, si elle est en outre fondée à exiger que son droit d'accès et d'usage soit affranchi de toute taxe, droit ou redevance et ce en vertu de la disposition de l'Article 12 de la Convention d'exploitation qui assure à la Compagnie la gratuité complète de l'usage du Quai, elle ne saurait prétendre que ces voies fassent partie de sa concession;

Sur les demandes du Gouvernement:

Attendu que les parties sont d'accord pour reconnaitre que l'exécution du raccordement incombe au Gouvernement;

Que, loin de s'opposer au raccordement de sa ligne avec le Port, la Compagnie demande ce raccordement, à condition d'exploiter la ligne, comme c'est son droit;

Attendu qu'elle ne s'oppose pas non plus, sous la même condition, au raccordement des autres lignes; qu'elle se déclare prête à s'entendre avec les concessionnaires de ces lignes sur les conditions de ce raccordement;

Qu'il convient de lui en donner acte et de dire qu'à défaut de cette entente le Gouvernement pourra fixer ces conditions conformément à l'Article 31 du cahier des charges du 18 Mai 1872;

Attendu que si ces raccordements et ces ententes nécessaires n'ont pas eu lieu plus tôt, si la Compagnie s'est même opposée à ces raccordements, c'est que le Gouvernement lui refusait l'exploitation de la ligne aboutissant au port;

Que la demande en dommages-intérêts du Gouvernement doit donc être écartée;

Par ces motifs,

Notre avis est de dire que le Gouvernement Ottoman doit opérer le raccordement nécessaire pour conduire la ligne de la Compagnie d'exploitation des Chemins de fer Orientaux jusqu'en face du môle occidental de Salonique et doit remettre ce raccordement à la Compagnie dans le délai de 2 mois, afin que la Compagnie l'exploite comme une partie intégrante de son réseau, sauf à se mettre d'accord, conformément à l'Article 30 du Cahier des Charges, avec toutes autres Compagnies de Chemins de fer concessionnaires d'embranchements aboutissant au dit raccordement, faute de quoi le Gouvernement pourra intervenir de la manière fixée par l'Article 31;

Que, en ce qui concerne la voie du quai proprement dite prolongeant sur le quai le raccordement dont il vient d'être parlé, et en ce qui concerne toutes autres voies établies ou à établir sur les quais et sur les môles, avec leurs plaques tournantes, aiguilles et autres dépendances, la Compagnie n'en aura pas l'exploitation exclusive, mais en aura l'accès et l'usage libre et permanent, concurremment avec toutes autres Compagnies de Chemins de fer exploitant des lignes aboutissant à Salonique;

Que le droit d'accès et d'usage appartenant ainsi à la Compagnie doit être exempt de toute charge, taxe ou redevance quelconque;

Qu'il y a lieu de débouter le Gouvernement de ses demandes et la Compagnie du surplus des siennes.

Paris, le 13 Janvier 1904

KVASSAY.
V. MILLIARD.

III

TERRAINS ET IMMEUBLES DIVERS

(12me Réclamation du Gouvernement Impérial et 4me Réclamation de la Compagnie)

III

PROCÈS-VERBAL DE PARTAGE.



L'an 1903, et le 12/25 Novembre la Commission Arbitrale s'est réunie à huis clos à 12 h. à la Sublime-Porte.

Elle a repris son délibéré sur la 4me demande de la Compagnie relative à la délivrance et à la libre jouissance de divers terrains dépendant du domaine du chemin de fer et sur la 12me demande du Gouvernement relative à la restitution de divers terrains et immeubles actuellement détenus par la Compagnie et qui ne sont pas indispensables à son exploitation, les dites demandes jointes à raison de leur connexité et discutées dans les séances des 16/29 et 18/31 Octobre1903.

Leurs Excellences Djélaleddin Pacha et Gabriel Effendi sont d'avis qu'il ya lieu de diviser en trois catégories distinctes les terrains faisant l'objet de ces deux réclamations connexes:

1° Terrains en possession de la Compagnie et réclamés par le Gouvernement comme non nécessaires à la Compagnie;

2° Terrains appartenant à des tiers et réclamés par la Compagnie comme faisant partie du bornage;

3° Terrains à Salonique ayant fait l'objet d'une sentence arbitrale en 1888;

Pour ce qui concerne les terrains de la 1ère catégorie, ils estiment qu'il y a lieu de commettre des experts pour déterminer ceux qui ne sont pas nécessaires au chemin de fer ou qui ne sont pas destinés à être loués pour des services se rattachant au trafic du chemin de fer et de les déclasser au besoin. En d'autres termes, ils proposent d'éliminer et d'exclure du domaine du chemin de fer, parmi les terrains réclamés, ceux qui ne sont pas nécessaires à la Compagnie et dont l'exploitation est étrangère à son service;

En ce qui regarde les terrains de la 2me catégorie, ils proposent de les déclasser après examen, parce que lors du bornage, les tiers propriétaires n'ont pas été invités à faire valoir leurs droits et qu'aucune mention n'a été faite en vue de leur expropriation future et enfin parce que ces terrains ne sont nullement nécessaires á la Compagnie;

Pour ce qui est du terrain de Salonique ils sont d'avis que la sentence arbitrale de 1888 n'a pas conféré á la Compagnie un droit réel sur ce terrain, qui ne lui est pas d'ailleurs nécessaires et qui, par contre, est indispensable à la Liste Civile, concessconnaire des quais, pour y installer les voies de communication allant du port jusqu'aux stations de chemin de fer, y compris celle de la Compagnie des Orientaux;

M. M. de Kvassay et Milliard sont d'avis que les plans et le bornage constituent un titre pour la Compagnie et que ce titre, joint à l'Article 11 du Cahier des Charges pour l'exploitation du 18 Mai 1872, donne á la Compagnie le droit de conserver tous les terrains et immeubles compris dans le bornage et non encore utilisés pour le chemin de fer, à charge par elle d'en partager le produit avec le Gouvernement,—qu'il donne également á la Compagnie le droit de réclamer au Gouvernement sous la même charge, la remise de ceux d'entre ces terrains dont elle n'est pas en possession, et des dommages-intérêts pour la privation de jouissance qu'elle a subie. Pour les terrains compris dans le bornage et possédés par la Liste Civile ou par des tiers qui ne sont pas en cause, ils estiment avec les arbitres de 1888 que si le Gouvernement ne peut les remettre à la Compagnie, son obligation doit se résoudre en dommages-intérêts. En conséquence, ils sont d'avis d'accueillir les demandes de la Compagnie et de repousser celles du Gouvernement.

Dans ces conditions, les Arbitres n'ayant pu se mettre d'accord et une majorité n'ayant pu s'établir, la Commission Arbitrale déclare qu'il y a partage, qu'il en sera dressé le présent procès-verbal et que la question sera soumise au Sur-Arbitre conformément à l'Article 9 du Compromis.

Les Arbitres feront de part et d'autre leur sentence qui sera communiquée au Sur-Arbitre avec le présent procès-verbal.

Fait et signé à Constantinople, le 12/25 Novembre 1903.

(Signé): **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **V. MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

III

AVIS

DE L. L. EXC. DJÉLALEDDIN PACHA ET GABRIEL EFFENDI.



Les deux Arbitres soussignés,

Vu les conclusions des parties, les observations écrites et toutes pièces à l'appui;

Ouï les mandataires des parties en leurs observations orales et après en avoir délibéré;

Vu le procès-verbal de la Commission Arbitrale en date du 12/25 Novembre 1903, établissant dans quelles conditions partage a été déclaré sur les demandes N° 12 du Gouvernement Impérial et 4 de la Compagnie;

Vu les dispositions de l'Article 10 du Compromis;

Déclarent que les motifs qui les ont déterminés à émettre un avis diférent de celui de leurs Collègues sont les suivants:

Attendu que, par sa réclamation N° 12 et par sa réponse à la réclamation N° 4 de la Compagnie, le Gouvernement Impérial demande que la Compagnie soit obligée à faire cesser les empêchements qu'elle apporte à la jouissance d'un terrain de 39,629 m. c. sis à Salonique et appartenant à la Liste Civile, à restituer à cette dernière un autre terrain de 17,180 m. c. lui appartenant situé également à Salonique et enfin à lui remettre tous les immeubles et terrains sis à Dédé-Agatch et ailleurs en tant qu'inutiles au service du chemin de fer et tels qu'ils se trouvent spécifiés dans les réclamation et réponse susmentionnées;

Attendu que, par sa Réclamation N° 4, la Compagnie demande de son coté que le Gouvernement Impérial soit obligé à lui faire remise de certains terrains compris dans les plans de bornage et situés à Dédé-Agatch, à Salonique et à Makri-Keuy; que le Gouvernement Impérial soit condamné à lui payer différentes sommes à titre de compensation du préjudice à elle causé par la privation des dits terrains; qu'il soit donné acte à la Compagnie des réserves qu'elle fait

quant à son droit de jouissance sur d'autres terrains compris dans le plan de bornage mais non encore remis à la Compagnie; et enfin que la Compagnie soit autorisée à replacer à Tcherkes-Keuy sur les limites du domaine du chemin de fer et d'après le plan de bornage, les bornes qui y ont été enlevées;

Attendu que ces demandes sont connexes, et qu'il y a lieu de les joindre;

Attendu, toutefois, que les terrains et immeubles faisant l'objet de ces réclamations se divisent en trois catégories:

1° Terrains détenus par la Compagnie et réclamés par le Gouvernement comme non nécessaires à la Compagnie;

2° Terrains appartenant à des tiers et réclamés par la Compagnie, comme faisant partie du bornage;

3° Terrain de Salonique ayant fait l'objet d'une sentence Arbitrale en 1888;

Qu'en conséquence, il convient de statuer séparément sur chacune de ces catégories;

I

TERRAINS ET IMMEUBLES DE LA PREMIÈRE CATÉGORIE

Attendu que les terrains et immeubles qui appartiennent à cette catégorie sont les suivants:

1° Des terrains et immeubles d'une superficie de 175.182 m. c. sis à Dédé-Agatch;

2° Un terrain de 3600 m. c. sis à Tcherkes-Keuy;

3° Un terrain de 20 deunums sis à Sofoulou;

4° Un terrain sis à Salonique d'une superficie de 17,180 m. c.

5° Les terrains et immeubles énumérés dans l'annexe II de la 12e réclamation du Gouvernement Impérial sis à la section de Constantinople, à la Section de Salonique, Mitrovitza-Uskub-Zibeftché;

Attendu que le Gouvernement réclame la restitution de ces terrains et immeubles pour la raison qu'ils seraient inutiles au service du chemin de fer;

Attendu que, pour détenir la totalité de ces terrains, la Compagnie se base, avant tout, sur l'Article 2 du Cahiers des Charges d'exploitation qui impose à la

Compagnie l'obligation de comprendre dans le compte des recettes, les revenus des immeubles faisant partie du chemin de fer;

Attendu que le dit Article n'a pu viser que les immeubles qui font partie du domaine du chemin de fer, pour être loués dans l'intéret du trafic de la ligne comme service des buffets, restaurants, dépôts de marchandises etc; qu'il n'est pas, en effet, possible de concevoir que ni l'Etat concédant ni la Compagnie concessionnaire aient eu l'intention de comprendre dans le service de l'exploitation du chemin de fer la location de terrains, pour des objets absolument étrangers au service de locations de cette nature constituant purement et simplement une exploitation immobilière, laquelle ne rentre point dans l'objet de la concession;

Attendu que la location des terrains à Dédé-Agatch a précisément ce caractère, puisqu'une immense étendue de ces terrains se frouve entre les mains de la Compagnie qui les loue à des tiers, avec faculté, pour le locataire, d'élever des bâtisses servant à des maisons d'habitation et autres;

Que la Compagnie dispose, ainsi, de la plus grande partie de la ville de Dédé-Agatch; que non seulement un tel droit ne lui est nullement reconnu par le Cahier des Charges mais qu'il y aurait des inconvénients, au point de vue de l'ordre public, à laisser une Compagnie de Chemin de fer, en possession d'une telle étendue de terrains en partie loués et en partie obsolument abandonnés, se trouvant, par ce fait, en dehors du commerce;

Attendu que c'est en vain que la Compagnie invoque en sa faveur la sentence Arbitrale de 1888, qui lui a reconnu le droit de louer des terrains au profit commun du Gouvernement et de la Compagnie pour des objets étrangers au service du chemin de fer, car la teneur de cette sentence démontre à l'évidence que les Arbitres de 1888, ont eu en vue des terrains qui, faisant partie du chemin de fer, pouvaient lui être provisoirement inutiles;

Attendu qu'en cette même localité de Dédé-Agatch la Compagnie détient aussi 276.913 m. c. en dehors des terrains réclamés par le Gouvernement, ce qui paraît, à première vue, suffisant pour le service de l'exploitation;

Attendu qu'après 25 années d'exploitation il est facile de déterminer quels sont les terrains et immeubles qui peuvent être nécessaires au service du chemin de fer ou donnés en location en raison du trafic de la ligne;

Attendu que c'est par un examen contradictoire sur les lieux qu'il sera possible de procéder à cette délimitation et d'indiquer les propriétés qui devront être déclassées;

Par ces motifs:

Les deux Arbitres soussignés sont d'avis qu'il y a lieu, en ce qui concerne cette 1e catégorie de terrains et immeubles énumérés ci-dessus, de désigner trois experts à l'effet de déterminer quels sont ceux qui n'étant plus nécessaires au service de l'exploitation doivent être déclassés et restitués au Gouvernement;

Disent que ces experts seront nommés un par chacune des parties et le troisième par les deux parties d'un commun accord.

II

TERRAINS DE LA DEUXIÈME CATÉGORIE

Attendu que les terrains de la deuxième catégorie sont les suivants:

1° Terrains situés à Makri-keuy d'une contenance totale de 320 m. c.

2° Terrains situés tant à l'intérieur de la ville de Constantinople que dans sa banlieue immédiate et pour la jouissance évantuelle desquels, au cas où elle en aurait besoin ultérieurement, la Compagnie fait ses réserves;

3° Terrains situés à Dédé-Agatch d'une contenance totale de 23,308 m. c. occupés par la Liste Civile;

4° et généralement tous autres terrains compris dans les plans de bornage et non encore délivrés à la Compagnie;

Attendu que tous ces terrains sont réclamés par la Compagnie comme faisant partie du bornage effectué en 1887;

Attendu qu'en règle générale le bornage du Chemin de fer a pour but de délimiter les terrains qui, ayant été acquis pour l'établissement du Chemin de fer et étant ou pouvant être nécessaires à son exploitation, doivent être conservés par la Compagnie pour être remis à l'Etat lors de l'expiration de la concession;

Que le mandat de la Commission chargée des opérations du bornage a été ainsi déterminé par les instructions Ministérielles versées au dossier et qui sont, d'ailleurs, conformes aux instructions données en France en pareil cas;

Qu'il s'ensuit qu'on ne peut comprendre dans le bornage que les terrains acquis et non pas des terrains qui n'ont pas été expropriés et sont encore en possession de tiers;

Que c'est précisément pour éviter un empiètement sur les droits de tiers, que les instructions relatives aux bornages, prescrivent qu'il sera dressé procès-verbal de bornage, constatant la position des bornes et revêtu de l'acceptation des riverains; que cette formalité n'a pas été accomplie en 1887;

Attendu que l'on ne peut, dans ces conditions, dire que le plan de bornage constitue pour la Compagnie un titre et lui confère le droit de retenir, comme faisant partie du domaine du Chemin de fer, des terrains qui appartiennent à des tiers et qui ont été, à tort, compris dans le plan de bornage;

Que la Compagnie ne saurait davantage prétendre que ces terrains doivent être expropriés par le Gouvernement, et livrés à la Compagnie car une telle obligation ne peut point se déduire du plan de bornage, lequel a pour but de déterminer les terrains déjà acquis et non ceux à acquérir; que, d'ailleurs, une telle obligation ne saurait être présumée, et aurait dû être expressément formulée;

Attendu, au surplus, que pour cette catégorie de terrain, la Compagnie n'a pas fourni la moindre preuve de leur utilité actuelle ou même prochaine;

Par ces motifs,

Les deux Arbitres soussignés sont d'avis qu'il y a lieu de rejeter la demande de la Compagnie tendant à la remise de ces terrains sus-énumérés ainsi que celle en paiement de dommages-intérêts;

Qu'il n'y a pas lieu de donner acte à la Compagnie des réserves formulées par elle à cet égard.

III

TERRAIN DE SALONIQUE

Attendu que la Compagnie, pour revendiquer le terrain sis à Salonique d'une étendue de 47,225 m. c. dont 39,629 appartiennent à la Liste Civile et dont le reste est occupé par la Grande Maitrise de l'Artillerie, se base sur ce plan de bornage et sur la sentence Arbitrale de 1888;

Attendu que pour les raisons ci-dessus, le bornage n'a pas conféré à la Compagnie un droit sur ce terrain qui était déjà propriété de la Liste Civile, à une époque bien antérieure à la confection de ce plan;

Attendu que la sentence Arbitrale de 1888 n'a pas non plus conféré à la

Compagnie un droit réel sur les terrains en question; qu'au contraire, elle a entendu maintenir ces terrains entre les mains de la Liste Civile puisqu'Elle disait "que la Liste Civile compte transformer ces terrains en quais, au grand avantage de la Compagnie";

Qu'à la vérité, par cette même sentence, les Arbitres de 1888 ont émis l'avis que la Compagnie pourrait avoir besoin de ce terrain lors du raccordement de sa ligne avec celle de Serbie et lui ont réservé le droit de réclamer des dommages et intérêts pour le cas où le Gouvernement n'aurait pas été en mesure de le lui délivrer, mais que cette question ne se pose plus aujourd'hui, le raccordement en question s'étant effectué en l'année 1888 sans que la Compagnie ait eu besoin pour cela du terrain en question; que si ce terrain est aujourd'hui réclamé par la Compagnie, c'est dans le seul but d'un raccordement avec le Port;

Attendu que la construction de ce raccordement ne constitue pas un droit acquis pour la Compagnie d'Exploitation et que la question de savoir si c'est à la Compagnie qu'appartient l'exploitation du raccordement n'a aucun rapport quelconque avec la possession du terrain; que c'est, donc, à tort que la Compagnie invoque les stipulations relatives au raccordement pour justifier sa prétention;

Qu'il s'ensuit que non seulement ce terrrain doit être maintenu en la possession de la Liste Civile mais que la Compagnie ne peut point de ce chef réclamer des dommages et intérêts au Gouvernement;

Par ces motifs,

Les deux Arbitres soussignés sont d'avis qu'il y a lieu de rejeter la demande de la Compagnie en remise de ce terrain ainsi que celle en paiement de dommages-intérêts, et généralement de débouter les parties du surplus de leurs conclusions.

Fait et signé à Constantinople, le 10/23 Janvier 1904.

(Signé): **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**

III

AVIS

DE M. M. DE KVASSAY ET MILLIARD.

Les deux Arbitres soussignés,

Vu le procès-verbal de la commission Arbitrale en date du 25 Novembre 1903 établissant dans quelles conditions partage a été déclaré sur la quatrième demande de la Compagnie et la douzième du Gouvernement,

Vu les Articles 6 et 10 du compromis,

Formulent comme suit leur avis séparé:

Attendu que le Gouvernement réclame à la Compagnie la restitution, dans les trois mois de la sentence, des immeubles énumérés dans l'annexe 2 de ses conclusions, — d'un terrain d'une superfice de 17,180 mètres carrés situé à Salonique, — de terrains et d'immeubles d'une superfice de 175,180 mètres carrés situés à Dédé-Agatch et de 20 deunums sis à Sofoulou, à peine de 500 francs par jour de retard; qu'il demande enfin que la Compagnie cesse le trouble qu'elle apporte à la jouissance du terrain de 39,620 mètres carrés sis à Salonique et appartenant à la Liste Civile;

Attendu que, de son côté, la Compagnie demande que le Gouvernement Impérial soit condamné à la mettre, dans la huitaine de la sentence, en possession des terrains compris dans le plan de bornage, situés à Salonique et occupés par l'administration de la Liste Civile, et à lui payer, à titre de réparation du préjudice causé, 20,000 francs par an depuis le 19 Mai 1888 jusqu'à la sentence; — à la mettre en possession des terrains compris dans le plan de bornage, situés à Dédéagatch et occupés par la Liste Civile ou d'autres, et à lui payer à titre de réparation du préjudice causé 9539 francs par an du 28 Février 1887 au 29 Juillet 1893, et 10,255 francs par an à partir du 30 Juillet 1893 jusqu'à la sentence; — à la mettre en possession des terrains compris dans le plan de bornage, situés près de la station de Makrikeui et occupés par des tiers, et à lui payer à titre de réparation du préjudice causé, 106 francs par an du 14 Janvier 1889 jusqu'à la sentence;

Que la Compagnie demande, en outre, que le Gouvernement soit tenu de prendre les mesures nécessaires pour qu'elle puisse, en ce qui touche les terrains de Tcherkeskeui, replacer, conformément au plan de bornage, les bornes enlevées;

Qu'elle demande acte, enfin, des réserves qu'elle formule à l'effet de réclamer au Gouvernement la délivrance des terrains de Constantinople et de tous autres terrains compris dans les plans de bornage et qui ne lui ont pas encore été remis;

Attendu que ces deux demandes sont connexes et qu'il y a lieu de les joindre;

Sur la demande du Gouvernement en restitution de terrains:

Attendu que, d'après l'Article 5 du Cahier des Charges de construction, les terrains ont été acquis pour deux voies si les travaux n'ont été exécutés que pour une;

Attendu que ces acquisitions, dépassant le strict nécessaire pour la ligne et l'emplacement des stations, ont été faites dans l'intérêt du Gouvernement obligé de fournir les terrains et déterminées apparemment par des considérations d'ordre économique basées sur l'expérience qui démontre que les expropriations opérées après l'établissement de la ligne sont beaucoup plus coûteuses;

Attendu que les parties ont été ainsi amenées à régler le sort des terrains destinés au doublement de la voie, à l'agrandissement des stations ou à l'établissement des stations maritimes dans les ports à exécuter de Salonique et de Dédé-Agatch jusqu'au jour où ils pourraient recevoir leur destination; que c'est ainsi que l'Article 11 du Cahier des Charges de l'exploitation porte que "le compte "des recettes brutes comprendra les revenus des immeubles faisant partie du chemin de fer";

Attendu que cet Article 11 qui date de 1872, a été confirmé par le bornage de 1887 qui englobe tous ces terrains et par la Convention de 1889 d'après laquelle les revenus des dits terrains ne doivent plus entrer dans le compte général et doivent être partagés entre les parties dans la proportion de 55 % pour la Compagnie et de 45 % pour le Gouvernement;

Attendu qu'il résulte de cet ensemble de stipulations que les terrains revendiqués par le Gouvernement font partie du chemin de fer et doivent continuer à en faire partie jusqu'à la fin de la concession;

Attendu que le Gouvernement prétend, il est vrai, qu'ils sont inutiles pour le chemin de fer et qu'il a le droit d'en réclamer la restitution à raison de cette inutilité;

Qu'il invoque à cet égard une sentence Arbitrale du 4 Mai 1888;

Attendu que cette sentence Arbitrale ne dit rien de pareil et consacre au contraire, par application de l'Article 11 du Cahier des Charges, le droit de la Compagnie de louer les terrains dépendant du chemin de fer et non encore utilisés pour son service;

Qu'elle décide même que ce droit de louer "n'est limité par aucune restriction défendant à la Compagnie d'autoriser les locataires des terrains loués à y "ériger des constructions temporaires";

Que le dispositif de cette sentence est ainsi conçu: "Disons que la Compagnie a le droit de louer au profit de la participation, pour des objets étrangers "au service de l'exploitation, les immeubles faisant partie du chemin de fer et "momentanément inutiles à son service";

Que ces mots "momentanément inutiles" ne signifient pas inutiles pour une courte durée, selon l'interprétation du Gouvernement, mais inutiles au moment de la location;

Qu'en consacrant ainsi le droit de la Compagnie de louer les immeubles momentanément inutiles au service du chemin de fer, les Arbitres de 1888 consacrent son droit de les louer tant qu'ils ne seront pas utilisés et jusqu'à ce qu'ils soient utilisés pour ce service, si bien que loin de justifier la prétention du Gouvernement d'avoir le droit de réclamer les terrains non encore utilisés pour le chemin de fer, cette sentence la condamne;

Attendu que, eût-il ce droit qu'il n'a pas, encore faudrait-il que le Gouvernement apportât la preuve que les terrains par lui réclamés seront inutiles au service du chemins de fer jusqu'à la fin de la concession;

Que c'est à lui qu'incombe la preuve, puisqu'il est demandeur;

Attendu qu'il ne fait pas cette preuve; qu'il ne la tente même pas et se borne à dire que les terrains sont inutiles puisqu'ils ont été inutilisés jusqu'ici;

Attendu qu'ils peuvent devenir utiles, même nécessaires, du jour au lendemain, par exemple si des routes et des ports étaient créés; que les terrains de Salonique seront nécessaires pour l'installation d'une gare maritime dès que le raccordement aura été opéré; qu'il en sera de même des terrains de Dédé-Agatch le jour où un port y sera créé;

Qu'il y a donc lieu d'écarter la demande du Gouvernement en restitution des terrains;

Sur la demande du Gouvernement relative au trouble que la Compagnie apporterait à la jouissance du terrain de 39,620 mètres occupé par la Liste Civile et situé à Salonique et la demande en revendication de la Compagnie de 47,225 mètres de terrain à Salonique :

Attendu que la Compagnie demande que le Gouvernement la mette en possession de ce terrain ;

Attendu que ce terrain est compris dans les plans et le bornage ; qu'il fait donc partie du Chemin de fer ; qu'il appartient au Gouvernement de mettre la Compagnie en possession de ce terrain ;

Attendu que le Gouvernement prétend, il est vrai, que ce terrain aurait été compris par erreur dans le bornage et qu'il appartiendrait à la Liste Civile ;

Attendu qu'il s'était engagé à livrer les terrains, que c'est lui qui a procédé aux expropriations, lui qui.a approuvé les plans de 1872, lui qui a fait le bornage de 1887 de concert avec la Compagnie ; qu'il ne saurait, sous prétexte d'une prétendue erreur, échapper à l'obligation de défendre la Compagnie contre les entreprises des tiers se prétendant propriétaires des terrains compris dans les limites du bornage, comme l'a jugé la commission Arbitrale sur la 5ème demande de la Compagnie ;

Attendu que les Arbitres de 1888, saisis déjà par la Compagnie de cette réclamation, ont reconnu sa ligimité et consacré les mêmes principes ; qu'ils déclarent, en effet, dans leur sentence du 23 Juin 1888, "que le différend relatif au "terrain de Salonique est l'une des contestations soumises par le compromis à "l'appréciation des Arbitres ; qu'il importe peu que ce terrain ait été vendu à la "Liste Civile ; si le Gouvernement Impérial s'était obligé à en faire jouir la Com-"pagnie et qu'il ne puisse accomplir son obligation, elle se résoudra en dom-"mages-intérêts ; — que le bornage contradictoire fait par le Gouvernement et la "Compagnie détermine l'étendue du terrain dont la jouissance doit être assurée "à celle-ci ; qu'il est acquis que la dispositon d'un terrain de 47,225 mètres car-"rés compris dans la limite du bornage lui a été enlevée, dont 39,875 mètres "contigus à la gare, par la Liste Civile, et que les 7350 mètres de l'extrémité "sont revendiqués par la Maîtrise de l'Artillerie ; que la valeur vénale de ce ter-"rain est fixée de 8 à 10 francs le mètre par la Compagnie, de 7 à 8 francs par "le Gouvernement ; — que ce terrain, sis au bord de la mer et en prolongation "de la station, peut avoir dans l'avenir une grande utilité pour la Compagnie ; "mais qu'elle a reconnu en plaidoirie que jusqu'au raccordement de la ligne "de Salonique au réseau européen, c'est-à-dire jusqu'à une date postérieure à la

"demande, il ne lui était d'aucune utilité; que les Arbitres n'ont pas à statuer "pour l'avenir et qu'il serait d'autant moins aisé d'apprécier l'avenir qu'il a été "affirmé devant les Arbitres que la Liste Civile compte transformer ce terrain en "quai au grand avantage de la Compagnie; — par ces motifs, déclarons la Com- "pagnie... non fondée pour le passé et jusqu'au raccordement de la ligne de "Salonique, dans sa réclamation relative au terrain de Salonique, réservons ses "droits pour l'avenir";

Attendu que cette sentence confirme le droit de la Compagnie aux terrains situés à Salonique et occupés par la Liste Civile et la Maitrise de l'Artillerie;

Que ce droit est certain; que la Compagnie en réclame aujourd'hui l'exercice; qu'elle n'a pas besoin, pour l'exercer, de démontrer l'utilité des terrains pour le service du chemin de fer, son droit de location et le bénéfice qu'elle peut en tirer constituant pour elle un intérêt suffisant et légitime; mais qu'au surplus cette utilité n'est pas contestable depuis la création du port, la Compagnie ayant besoin de ces terrains pour l'exploitation de sa ligne jusqu'au port et l'installation de sa gare maritime;

En ce que touche les terrains de Dédé-Agatch et de Makrikeui:

Attendu que les terrains réclamés par la Compagnie sont compris dans les plans et les limites du bornage; qu'ils font partie du chemin de fer; que la Compagnie doit être mise en possession de ces terrains sauf à les louer éventuellement pour le compte de la participation s'ils ne peuvent être immédiatement utilisés pour le service du chemin de fer;

Attendu que la privation de ces terrains de Salonique, de Dédé-Agatch et de Makrikeui a causé un préjudice à la Compagnie qui n'a pas pu les louer et a été privée de sa part dans le prix de location; qu'il ne saurait être tenu compte de ce préjudice qu'à partir de la mise en demeure du 23 Juin 1896 et qu'il y a lieu de le fixer pour la période qui s'est écoulée depuis cette date jusqu'à ce jour à la somme de 40,000 francs;

En ce qui touche les terrains de Tcherkeskeui:

Attendu que la Compagnie est rentrée en possession de ces terrains; qu'elle demande que le Gouvernement soit tenu de prendre, de concert avec elle, les mesures nécessaires pour qu'elle puisse replacer les bornes enlevées;

Qu'il y a lieu d'accueillir sa demande;

En ce qui touche les terrains de Constantinople et tous autres terrains compris dans les plans de bornage et non remis à la Compagnie:

Attendu que la Compagnie demande acte des réserves qu'elle fait d'en réclamer la délivrance à toute époque;

Qu'il y a lieu de lui donner acte de ses réserves;

Par ces motifs,

Notre avis est de dire qu'il y a lieu de repousser les demandes du Gouvernement;

Qu'il y a lieu d'accueillir celles de la Compagnie, de condamner le Gouvernement à la mettre en possession, dans la huitaine de la sentence, des terrains compris dans le plan de bornage, situés à Salonique et dont la Compagnie a été privée, des terrains compris dans le plan de bornage, situés à Dédé-Agatch et occupés par la Liste Civile ou autres, -- de ceux situés près de la station de Makrikeui et occupés par des tiers;

Qu'il y a lieu de condamner le Gouvernement à payer à la Compagnie 40,000 francs de dommages-intérêts pour le préjudice causé du 23 Juin 1896 à ce jour, avec intérêts à 9 % du jour de la sentence;

Qu'il y a lieu de le condamner à prendre, dans la huitaine de la sentence, les mesures nécessaires pour que la Compagnie puisse replacer, sur la limite du domaine du Chemin de fer telle qu'elle résulte du plan de bornage contradictoire, les bornes qui en ont été enlevées à Tcherkeskeui;

Enfin qu'il y a lieu de donner acte à la Compagnie des réserves qu'elle formule à l'effet de réclamer, à toute époque, au Gouvernement la délivrance des terrains de Constantinople et de tous autres terrains compris dans le bornage et non encore délivrés.

Paris, le 13 Janvier 1904.

(Signé:) **KVASSAY.**
" **V. MILLIARD.**

IV

DROITS DE QUAI A SALONIQUE

(3me Demande de la Compagnie)

IV

PROCÈS-VERBAL DE PARTAGE.

L'an 1903 le 12/25 Novembre la Commission Arbitrale s'est réunie à huis clos à 12 heures à la Sublime-Porte.

Elle a repris son délibéré sur la 3me Demande de la Compagnie relative à la perception des droits de quai à Salonique et discutée dans la séance du 21 Octobre /3 Novembre 1903.

Leurs Excellences Djélaleddin Pacha et Gabriel Effendi sont d'avis que la demande de la Compagnie doit être rejetée parce que la Compagnie n'a plus le droit de réclamer les bénéfices résultant de l'Article 12 de la Convention de 1872 et parce que dans tous les cas, les droits perçus sur les quais constituent, en réalité, le péage que le Gouvernement était autorisé à percevoir sur les navires d'après le même Article 12, droits qui, pour des raisons économiques parfaitement justifiées, ont été mis en partie directement à la charge de la marchandise.

M. M. de Kvassay et Milliard sont d'avis que l'Article 12 continue à subsister et demeure la loi des parties; que s'il autorise le Gouvernement à percevoir un péage sur les navires entrant dans le port, il lui interdit de percevoir aucun droit de quai; que cette interdiction ne s'applique pas à toutes les marchandises, mais seulement à celles transportées ou à transporter par le chemin de fer à destination immédiate du bateau ou du chemin de fer; que cette franchise des droits de quai ne s'applique pas non plus aux objets destinés à l'usage de la Compagnie, enfin que les droits perçus portent atteinte à la franchise consacrée par l'Article 12. En conséquence, ils estiment qu'il y a lieu d'accueillir, seulement pour les marchandises ci-dessus indiquées comme ayant droit à cette franchise, la première partie de la demande de la Compagnie et de repousser la seconde partie tendant à la restitution de 278 francs.

Dans ces conditions, les Arbitres n'ayant pu se mettre d'accord et une majorité n'ayant pu s'établir, la Commission Arbitrale déclare qu'il y a partage, qu'il en sera dressé le présent procès-verbal et que la question sera soumise au Sur-Arbitre conformément à l'Article 9 du Compromis.

Les Arbitres feront, de part et d'autre, leur sentence qui sera communiquée au Sur-Arbitre avec le présent procès-verbal.

Fait et signé à Constantinople, le 12/25 Novembre 1903.

(Signé:) **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **V. MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

IV

AVIS

DE L. L. EXC. DJÉLALEDDIN PACHA ET GABRIEL EFFENDI.

Les deux Arbitres soussignés,

Vu les conclusions des parties, leurs observations écrites et toutes pièces à l'appui,

Ouï les mandataires des parties en leurs observations orales et après en avoir délibéré,

Vu le procès-verbal de la Commission Arbitrale en date du 12/25 Novembre 1903, établissant dans quelles conditions partage a été déclaré sur la demande N° 3 de la Compagnie,

Vu les dispositions de l'Article 10 du Compromis,

Déclarent que les motifs qui les ont déterminés à émettre un avis différent de celui de leurs Collègues, sont les suivants:

Attendu que la Compagnie demande que le Gouvernement Impérial soit tenu de faire cesser la perception de tous droits perçus à Salonique, pour l'usage des quais établis dans cette ville et de payer à la Compagnie la somme de francs 278 provenant des droits payés par elle jusqu'au 31 Décembre 1902;

Attendu que le Gouvernement Impérial demande de débouter la Compagnie de cette réclamation;

Attendu que cette demande de la Compagnie basée uniquement sur l'Article 12 de la Convention de 1872, ne saurait être admise soit pour les motifs énoncés dans la sentence relative à l'inexécution des Ports et Quais, soit pour les motifs énoncés dans la sentence relative à la demande N° 2 de la Compagnie par laquelle il a été démontré que la contruction du Port et des Quais de Salonique n'était point possible, dans les conditions énoncées au dit Article, et que la construction de ce port constitue un acte volontaire du Gouvernement Impérial;

Attendu qu'abstraction faite de ces points, et en supposant même que par le

fait que le Port et les Quais de Salonique se trouvent construits, la Compagnie ait le droit d'invoquer les avantages qui lui étaient conférés par l'Article 12 de la Convention de 1872, la demande de la Compagnie n'en serait pas davantage fondée, car les droits de Quai perçus à Salonique sur les marchandises représentent en réalité le droit de péage que le Gouvernement pouvait percevoir sur les navires d'après l'Article précité;

Attendu, en effet, que le droit de péage doit correspondre à la somme nécessaire, pour rembourser les frais de premier établissement de l'entreprise;

Que si l'on tient compte de la somme de 6,500,000 francs dépensés pour la construction du Port de Salonique, et si l'on considère les droits généralement perçus dans les divers pays sur les navires qui entrent dans un Port, le droit de péage que le Gouvernement pouvait mettre à la charge des navires, pourrait bien varier de 50 centimes à un franc par tonne de jauge des bateaux;

Attendu que les taxes imposées aux navires retombent toujours sur les marchandises, et qu'au point de vue économique, il est désormais constant, qu'au lieu de percevoir des taxes élevées sur les navires, taxes qui en définitive restent à la charge de la marchandise, il est préférable de taxer directement celle-ci;

Attendu que ce système s'impose d'autant plus dans une ville comme Salonique, où les navires qui y touchent font rarement des chargements complets, et ne chargent et déchargent qu'une petite quantité de marchandises;

Attendu que les droits de Quai à Salonique sont généralement inférieurs à ceux établis à Constantinople qui ont été revisés et acceptés par une Commission internationale;

Attendu que c'est donc à bon droit que le Gouvernement a imposé des taxes minimes aux navires, et a mis à la charge des marchandises une partie du droit de péage qu'il était autorisé à percevoir sur les navires;

Par ces motifs,

Les deux Arbitres soussignés sont d'avis qu'il y a lieu de rejeter la troisième demande de la Compagnie.

Fait et signé à Constantinople, le 10/23 Janvier 1904.

(Signé): **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**

IV

AVIS

DE M. M. DE KVASSAY ET MILLIARD.

Les deux Arbitres soussignés,

Vu le procès-verval de la Commission Arbitrale en date du 25 Novembre 1903 établissant dans quelles conditions partage a été déclaré sur la troisième demande de la Compagnie,

Vu les Articles 6 et 10 du Compromis,

Formulent comme suit leur avis séparé:

Attendu que la Compagnie demande que le Gouvernement Impérial soit tenu de cesser ou de faire cesser la perception des droits de quai dans le port de Salonique; qu'elle réclame, en outre, 278 francs pour restitution de droits de quai payés par elle jusqu'au 31 Décembre 1902 sur des objets à son usage;

Attendu que le Gouvernement repousse cette double demande;

Attendu que si l'Article 12 de la Convention d'exploitation du 18 Mai 1872 autorise le Gouvernement à percevoir un péage sur les navires entrant dans le port, il lui interdit de percevoir aucun droit de quai sur les marchandises destinées au chemin de fer;

Attendu que cette stipulation est formelle; qu'elle autorise le droit de port et interdit tout droit perçu pour l'usage des quais; qu'elle a été introduite dans l'intérêt du chemin de fer et pour favoriser son trafic;

Attendu que cette interdiction de percevoir des droits de quai n'est pas observée par le Gouvernement;

Qu'il suffit, pour s'en convaincre, de consulter le Cahier des Charges arrêté entre la Liste Cicile, concessionnaire du port de Salonique, et Monsieur Bartissol, entrepreneur du port et chargé de son exploitation, l'Article 8 de ce Cahier des Charges et les tarifs qui y sont annexés;

Attendu que le Gouvernement, pour faire repousser la demande de la Com-

pagnie, soutient que l'Article 12 a été abrogé, et que, dans tous les cas, les droits perçus par la Liste Civile ne seraient que le péage qu'il est autorisé à percevoir par le dernier alinéa de cet article;

Attendu que l'Article 12 n'a pas été abrogé, comme nous l'avons établi à propos de la première demande de la Compagnie;

Attendu que, le Gouvernement eût-il été dispensé de l'exécution des ports par la Compagnie, ce qui n'est pas, celle-ci pourrait, dès que le port a été exécuté, réclamer le bénéfice de l'avant-dernier alinéa de l'Article 12 qui dispense de tout droit de quai les marchandises destinées au chemin de fer;

Attendu qu'il ne s'agit pas de rechercher la portée générale du mot péage, ni la destinatian habituelle de ce droit, par exemple s'il est perçu d'ordinaire pour assurer l'intérêt et l'amortissement des travaux exécutés, et proportionné à cet intérêt et à cet amortissement;

Qu'il faut déterminer le sens que lui ont donné les parties dans l'Article 12; que ce sens se dégage nettement du rapprochement des deux derniers alinéas; que le péage à percevoir sur les navires entrant dans le port et dont sont, par conséquent, exempts ceux qui n'y pénètrent pas, est le droit de port, par opposition au droit de quai perçu sur les marchandises;

Attendu que, de même, la distinction est nettement faite entre les droits de port et de quai dans le Cahier des Charges de l'exploitation du port de Salonique;

Qu'aux termes de l'Article 8 de ce Cahier des Charges, "l'entrepreneur per-"cevra des droits de port et de quais sur la base de tarifs ci-après";

Que le tarif N° 1 fixe le péage à percevoir sur les navires entrant dans le port; que ce droit est de 6 paras par jour et par tonneau de jauge quand ils sont amarrés aux quais et de 3 paras quand ils sont simplement ancrés dans le port;

Que les tarifs N°s 2, 3, 4 et 5 fixent le droit d'embarquement et de débarquement, ou droit de quai, à percevoir sur les marchandises;

Attendu que tous les droits, sans distinction, perçus en vertu du tarif N° 1 sont des droits de port constituant le péage du dernier alinéa de l'Article 12 et sont perçus légitimement;

Qu'il n'en est pas de même des droits perçus en vertu des tarifs N°s 2, 3, 4 et 5 qui sont des droits perçus sur les marchandises pour l'usage du quai;

Attendu qu'il convient maintenant de déterminer les marchandises sur lesquelles ces droits de quai ne peuvent pas être perçus;

Que ce ne sont pas toutes les marchandises, mais seulement celles transportées ou à transporter par la Compagnie des Chemins de fer Orientaux; que l'avant-dernier alinéa de l'Article 12 porte "des marchandises destinées au transport "du chemin de fer", et que c'est pour celles-là et celles-là seules que la Compagnie paraît avoir stipulé;

Qu'au surplus de pareilles exemptions sont de droit étroit et doivent être interprêtées restrictivement;

Attendu qu'il faut décider par la même raison que les marchandises destinées à l'usage de la Compagnie ne bénéficient pas de ladite exemption;

Qu'il y a lieu de repousser la demande en restitution de 278 francs;

Par ces motifs,

Notre avis est de dire que le Gouvernement doit faire cesser, dans la huitaine de la sentence à intervenir et dans la mesure qui va être indiquée, la perception de tous droits perçus à Salonique pour l'usage des quais, notamment de ceux qui sont perçus en vertu des tarifs N°s 2, 3, 4 et 5 annexés à la Convention du 8/20 Juillet 1896, la perception des droits du tarif N° 1 étant seule légitime;

Que cette exemption des droits de quai ne s'applique qu'aux marchandises transportées ou à transporter par la Compagnie des Chemins de fer Orientaux;

Qu'elle ne s'applique pas aux marchandises destinées à l'usage de ladite Compagnie;

Qu'il y a lieu d'accueillir dans cette mesure la demande de la Compagnie et de repousser le surplus, notamment la demande en restitution de 278 francs.

Paris, le 13 Janvier 1904.

KVASSAY.
V. MILLIARD.

V

AGRANDISSEMENTS ET TRAVAUX NÉCESSITÉS PAR LES INONDATIONS

(6me Réclamation du Gouvernement Impérial et 7me et 8me Réclamations de la Compagnie)

V

PROCÈS-VERBAL DE PARTAGE.



L'an 1903 le 12/25 Novembre, la Commission Arbitrale s'est réunie à huis clos à la Sublime-Porte.

Elle a repris son délibéré sur la 6me demande du Gouvernement relative aux agrandissements et sur les 7me et 8me demandes de la Compagnie relatives aussi aux agrandissements et, en outre, aux travaux nécessités par les inondations, lesdites demandes jointes à raison de leur connexité et discutées dans les séances des 21 Octobre /3 Novembre, 23 Octobre 5 Novembre, 25 Octobre /7 Novembre, 30 Octobre /12 Novembre et 1/14 Novembre 1903.

Elle a décidé que le Gouvernement doit payer à la Compagnie le prix des travaux suivants qui sont reconnus et acceptés par le Ministre des Travaux Publics:

1° Les 4/5, en vertu de l'Article 16 du Cahier des Charges, du prix des 37 travaux d'agrandissement représentant une dépense totale de 714,302 Piastres, soit pour les 4/5, la somme de 571,441 Piastres ou 129,873 francs;

2° Les travaux faits au port de Dédé-Aghatch, soit 162,095 Piastres ou 36,840 francs;

Ces deux sommes avec intérêts simples à 9 % du jour des mises en demeure respectives et, pour le surplus, du 7 Mai 1903 (n.s.);

3° La moitié du prix de trois travaux d'agrandissement exécutés à la gare de Sirkédji, régis par la Convention du 24 Février 1890 et s'élevant à 75,700 Piastres, soit, pour la moitié, à 27,850 Piastres ou 8599 francs;

Avec intérêts à 6 % à partir de l'achèvement des travaux, conformément à la Convention de 1890. c'est-à-dire à partir du 1er Janvier 1898, pour 17,500 Piastres, et du 1er Janvier 1899, pour le surplus; cette troisième somme de 8,599 francs payables en principal et intérêts comme les transports militaires.

Elle a décidé d'écarter la demande de la Compagnie d'une provision de 1,500,000 francs pour déplacer la ligne sur une certaine longueur et la mettre à l'abri des inondations.

Elle s'est divisée sur les points suivants:

Leurs Excellences Djélaleddin Pacha et Gabriel Effendi sont d'avis que la demande de la Compagnie doit être écartée pour le surplus, c'est-à-dire: 1° Pour tous autres travaux dits agrandissements, 2° Pour ceux nécessités par les inondations.— Ils estiment, en effet, que l'autorisation du Gouvernement Impérial est nécessaire et, qu'à défaut d'autorisation, la Compagnie ne saurait avoir d'action contre lui pour le remboursement des travaux qu'elle aurait effectués. Pour les travaux nécessités par les inondations, ils pensent que ce sont des travaux qui doivent rester à la charge de la Compagnie.

Messieurs de Kvassay et Milliard estiment que les agrandissements ne sont pas subordonnés au doublement de la voie dont l'établissement est potestatif — Article 6 de la Convention de 1872—. Ils pensent avec les Arbitres de 1888, que les questions que soulèvent les travaux d'agrandissement, dont les frais incombent aux deux parties en des proportions arrêtées, ne peuvent pas être tranchées unilatéralement par le Gouvernement, soit qu'il les lie à une autorisation préalable qui n'est pas stipulée dans le contrat, soit qu'il invoque des principes généraux que les stipulations du contrat ne permettent pas d'appliquer, soit qu'il les qualifie, d'autorité, de travaux d'entretien et de réparation. Ils estiment que la solution des questions de savoir si tels travaux sont des agrandissements ou non, s'ils sont nécessaires ou grandement utiles ou non, est par sa nature de la compétence des arbitres, à défaut d'entente des deux parties, de telle sorte qu'en cas de refus du Gouvernement, la Compagnie peut exécuter les travaux, à ses risques et périls, sauf à réclamer les 4/5 si elle démontre qu'ils sont des travaux d'agrandissement nécessaires ou grandement utiles. Ils estiment, pour les travaux nécessités par les inondations, que la reconstruction complète des ponts et celle de la ligne dans la partie où elle a été complètement refaite, ne constitue ni des travaux d'entretien, ni des travaux de réparation et, d'après l'ensemble des conditions du contrat, doivent être supportés par le Gouvernement propriétaire de la ligne. Ils se réservent d'examiner, en détail, dans leur avis, les travaux d'agrandissement et ceux nécessités par les inondations et de fixer dans quelle mesure et jusqu'à quel chiffre il convient d'accepter la partie des demandes de la Compagnie sur laquelle il n'y a pas eu accord entre les arbitres. En conséquence, ils sont d'avis de repousser la demande du Gouvernement et d'accueillir celles de la Compagnie dans les limites qu'ils se réservent de fixer conformément aux principes ci-dessus posés.

Dans ces conditions, les arbitres n'ayant pu se mettre d'accord et une majorité n'ayant pu s'établir, le Tribunal Arbitral déclare qu'il y a partage, qu'il en

sera dressé le présent procès-verbal et que la question sera soumise au Sur-Arbitre, conformément à l'Article 9 du Compromis.

Les arbitres feront, de part et d'autre, leur sentence qui sera communiquée au Sur-Arbitre, avec le présent procès-verbal.

Fait et signé à Constantinople, le 12/25 Novembre 1903.

(Signé:) **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **V. MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

V

AVIS

DE L. L. EXC. DJELALEDDIN PACHA ET GABRIEL EFFENDI.



Les deux Arbitres soussignés,

Vu les conclusions des parties, les observations écrites et toutes pièces à l'appui ;

Ouï les mandataires des parties en leurs observations orales, et après en avoir délibéré,

Vu le Procès-Verbal de la Commission Arbitrale en date du 12/25 Novembre 1903 établissant dans quelles conditions partage a été déclaré sur les demandes N° 6 du Gouvernement Impérial et N° 7 et 8 de la Compagnie relatives aux travaux nécessités par les agrandissements et par les inondations,

Vu les dispositions de l'Article 10 du Compromis,

Déclarent que les motifs qui les ont déterminés à mettre un avis différent de celui de leurs Collègues sont les suivants :

I

TRAVAUX NÉCESSITÉS PAR LES AGRANDISSEMENTS

Attendu que la Compagnie se base sur les dispositions de l'Article 16 de la Convention de 1872 pour demander la contribution de l'Etat aux travaux d'agrandissement par elle exécutés même sans autorisation du Gouvernement;

Attendu que le Gouvernement Impérial repousse cette demande ;

Attendu que les Compagnies concesssionnaires de Chemins de fer ne peuvent procéder à l'exécution de travaux généralement quelconques qu'en conformité des plans et projets dûment approuvés par l'Administration compétente de l'Etat ;

Que c'est là un des attributs souverains du Gouvernement;

Qu'il paraît dès lors inadmissible à défaut d'une disposition expresse dans la Convention de suppléer par voie de justice, au défaut d'autorisation;

Attendu que la situation de la Compagnie d'Exploitation vis-à-vis du Gouvernement est celle d'un concessionnaire qui a reçu de l'Etat le concours financier sous forme de travaux;

Que le concours est strictement limité aux travaux exécutés au jour de la réception et de la remise définitive des lignes à la Compagnie;

Qu'on ne saurait trouver dans l'Article 16 le principe d'une obligation indéfinie à la charge de l'Etat concédant de contribuer en capital à des travaux généralement quelconques;

Qu'en effet, aux termes mêmes dudit Article 16, les frais d'entretien et de réparations, de même que les charges, sont supportés exclusivement par la Compagnie;

Que la répartition des frais des travaux dits d'agrandissements sur la base des $^4/_5$ pour le Gouvernement et de $^1/_5$ pour la Compagnie, n'est qu'une disposition pour le cas éventuel où de tels travaux seraient nécessités par un accroissement du trafic;

Attendu que pour l'interprétation des actes, il importe de rechercher la commune intention des parties plutôt que de s'arrêter au sens littéral des termes employés;

Qu'il convient, au surplus, de considérer les contrats *ut valeant*, en leur donnant une signification d'après laquelle ils peuvent avoir une valeur applicatoire et d'en apprécier le caractère d'après la bonne foi et l'équité;

Qu'il résulte de l'intention présumée des parties, aussi bien que des règles générales en la matière, que la contribution aux charges, du chef de l'agrandissement proprement dit soit du domaine du chemin, d'une façon générale, soit de certains ouvrages ou bâtiments, ne peut être requise de l'une ou l'autre des parties, que lorsque cet agrandissement se justifie par l'augmentations des recettes prévues lors de la conclusion du contrat et qu'il est, dès lors, possible de déterminer une base pour le décompte du capital nécessaire à l'exécution desdits travaux;

Que, suivant les dispositions de la Convention de 1885, le minimum des re-

cettes brutes des lignes dans l'état où elles furent reçues et remises définitivement pouvait atteindre et a atteint 10,333 francs par kilomètre et par an;

Que, dans l'idée même des parties contractantes, l'accroissement du trafic doit être caractérisé par le susdit minimum de recettes, au delà duquel, il est rationnel d'admettre la contribution de l'Etat à des travaux qui viendraient en augmentation de l'objet exploité et qui auraient nettement le caractère d'agrandissement;

Qu'au surplus, cette interprétation de l'Article 16 est seule en harmonie avec les principes généraux observés dans d'autres pays, où des systèmes de concessions analogues sont en vigueur, et avec les bases que les parties elles-mêmes avaient fixées dans leurs Conventions antérieures;

Qu'on conçoit, dès lors, que dans ces conditions, en droit et en bonne logique, on puisse faire contribuer l'Etat à des charges d'agrandissement, étant donné que l'obligation est déterminée, quant à l'échéance, et proportionnée à une augmentation de recettes permettant aux Parties de réaliser le capital nécessaire c'est à dire les voies et moyens, pour l'exécution d'agrandissement;

Attendu qu'on ne saurait, en conséquence, contraindre l'Etat à mettre des fonds à la disposition de la Compagnie pour des travaux dont celle-ci requerrait l'exécution à sa convenance en cours d'exploitation, ce qui obligerait le Gouvernement Impérial à créer des ressources spéciales prises ailleurs que sur les excédents de recettes;

Qu'aucune réserve n'ayant été faite dans le contrat, pareille exigence de l'une ou l'autre Partie ne saurait être légalement reconnue;

Attendu, d'autre part, que la Convention de 1885 ayant assuré au Gouvernement le paiement, en tout état de cause, d'un minimum de 1500 francs par kilomètre et par an, toute contribution aux frais des travaux dits d'agrandissement priverait l'Etat, tant que les recettes n'ont pas dépassé 10,333 francs, de ce minimum garanti;

Attendu qu'il est constant que les travaux dont la Compagnie réclame au Gouvernement le paiement des $^4/_5$ se rapportent à des années où le montant des recettes kilométriques n'a pas dépassé 10,333 francs et que dès lors le Gouvernement ne peut être appelé à contribuer d'une façon quelconque au paiement du prix de ces travaux;

Attendu qu'il importe, en outre, d'éviter toute confusion entre les charges généralement quelconques, qui doivent être supportées exclussivement par la Com-

pagnie, et les travaux ayant nettement le caractère d'agrandissement mais qu'il n'est pas nécessaire de statuer sur ce point, la question n'étant pas encore née;

Attendu que l'établissement de la double voie forme l'objet des dispositions d'un article spécial de la Convention d'exploitation et ne saurait être confondu avec les travaux d'agrandissement;

Par ces motifs,

Les Arbitres soussignés sont d'avis qu'il y a lieu de débouter la Compagnie de sa demande;

II

TRAVAUX NÉCESSITÉS PAR LES INONDATIONS.

Attendu que la Compagnie conclut à ce que l'Etat soit reconnu responsable du chef de l'inondation du 5 Février 1902 et qu'il soit alloué, en conséquence, francs 952,682 à la Compagnie pour la reconstruction d'une partie de la ligne Constantinople — Andrinople;

Qu'elle fait valoir à l'appui de sa prétention comme seules causes de cette, inondation la non régularisation des cours d'eau par l'Etat et le déboisement des forêts par les particuliers, ce qui selon elle justifierait son recours en dommages-intérêts contre le Gouvernement Impérial;

Attendu que la Compagnie conclut à titres subsidiaire, pour le cas où sa demande ne serait point accueillie au principal, que les travaux ci-dessus soient considérés comme des agrandissements, ce qui donnerait lieu à la réduction d'un cinquième des sommes réclamées;

Sur la demande principale:

Attendu qu'en principe l'Etat n'a point d'obligation à sa charge en ce qui concerne la régularisation des cours d'eau et torrents ou le reboisement des forêts, et qu'en fait il n'en a contracté aucune vis-à-vis de la Compagnie;

Attendu, au demeurant, que le défaut de régularisation des cours d'eau et le déboisement des forêts ne sauraient être considérés comme la cause directe et unique de la destruction des ouvrages du Chemin de fer par suite d'inondations;

Que, ainsi qu'il résulte des déclarations mêmes des parties, des inondations

s'étaient produites en 1842 et 1865 c'est-à-dire à une époque antérieure à la concession et que la Compagnie n'a jamais songé depuis plus de 30 ans à se prévaloir des faits ci-dessus, à aucun titre;

Que, chargée elle-même, dès l'origine, du contrôle des travaux sur les lignes en construction, la Compagnie n'a point requis du constructeur le changement du tracé pour relever la voie, malgré les inondations qui s'étaient déjà produites et qui eussent dû servir d'avertissement, si réellement le projet de tracé proposé et accepté par la Société Impériale et la Compagnie d'Exploitation, toutes deux concessionnaires, ne devait point livrer à l'exploitation un chemin insubmersible;

Que, bien plus, lors des premières constatations en 1874, à fin de reception des lignes, la Compagnie exploitante déclarait purement et simplement qu'elle était satisfaite et n'avait rien à demander;

Qu'enfin, en 1890, lors de la réception définitive, après parachèvement des lignes par la Compagnie exploitante, celle-ci ne formula aucune réserve;

Attendu qu'en droit, l'Etat ne répond aucunement des accidents ou cas de force majeure qui viendraient à dét.uire les travaux de la voie ferrée; que la doctrine et la jurisprudence dans d'autres pays sont fixées dans ce sens et qu'on ne saurait justifier, dans le présent cas, l'application d'un principe contraire;

Attendu que, par le fait de la réception définitive des travaux du premier établissement du chemin de fer, l'Etat se trouve à plus forte raison libéré de toute obligation ou responsabilité quelconque du chef des lignes concédées et notamment des dégâts qui pourraient être causés à la voie par un cas de force majeure de la nature;

Attendu que la seule qualité de propriétaire des lignes ne saurait imposer à l'Etat la responsabilité des dommages causés à la voie par suite d'inondations; que le régime consacré par les concessions de chimins de fer implique des obligations diverses à la charge des Compagnies, sans que celles-ci puissent s'en libérer sous prétexte que la propriété des lignes concédées appartient à l'Etat; qu'il en est ainsi dans tous les pays du continent européen où l'Etat est également propriétaire des chemins de fer, qu'il en ait été ou non le constructeur; qu'il n'y a donc aucune bonne raison à admettre, dans l'espèce, une exception à la règle d'ordre général ci-dessus formulée;

Attendu que la Compagnie d'Exploitation a la charge exclusive de l'entretien et de la réparation des lignes concédées; que cette obligation comporte toutes les charges généralement quelconques durant le cours de l'exploitation et qu'en outre

la Compagnie est tenue de remettre au Gouvernement Impérial et en bon état d'entretien, à l'expiration de la concession, le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances;

Que l'obligation pour la Compagnie d'exploiter à ses risques et périls et de réparer en conséquence à ses frais les dommages causés par l'inondation dont il s'agit, découle donc incontestablement de la nature même du contrat intervenu entre les parties.

Sur la demande subsidiaire:

Attendu que si la prétention de la Compagnie ne peut être admise au principal, elle ne saurait davantage se justifier au subsidiaire;

Qu'en effet, les travaux à faire pour la remise en bon état des lignes dans les parties détruites par les inondations ne peuvent être considérées comme des agrandissements, mais bien, au contraire, comme des travaux de réparation ordinaire ou extraordinaire, ce qui rentre dans l'entretien et toutes autres *charges* exclusivement réservées à la Compagnie par les Articles 7 du Cahier des Charges et 16 de la Convention;

Attendu, en conséquence, qu'on ne saurait légitimement imposer à l'Etat l'obligation de participer aux frais de travaux qui auraient pour but d'exonérer la Compagnie ou de diminuer ses charges quant à l'entretien des lignes ou d'exécuter, sous le nom de travaux de déplacement de la voie, en modification des plans et projets approuvés, des travaux qui seraient, en réalité, des travaux de premier établissement et de parachèvement lesquels ont fait l'objet d'une réception définitive sans réserves de la part de la Compagnie;

Par ces motifs,

Les Arbitres soussignés sont d'avis de débouter la Compagnie de ses demandes relatives à la contribution du Gouvernement aux frais des travaux nécessités par les inondations.

Fait et signé à Constantinople, le 10/23 Janvier 1904.

(Signé): **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**

V

AVIS

DE M. M. DE KVASSAY ET MILLIARD.

Les deux Arbitres soussignés,

Vu le procès-verbal de la Commission Arbitrale en date du 25 Novembre 1903 établissant dans quelles conditions partage a été déclaré sur les 6ème demande du Gouvernement, 7ème et 8ème de la Compagnie,

Vu les Articles 6 et 10 du compromis,

Formulent comme suit leur avis séparé:

Attendu que la Compagnie demande au Gouvernement le paiement de la somme de 1,312,724 francs représentant les $^4/_5$ des travaux d'agrandissement exécutés de 1897 à 1902 inclusivement en dehors de la gare de Sirkédji et de l'atelier de Yédikoulé,—la somme de 24,884 francs représentant la moitié des agrandissements exécutés du 1er Janvier 1897 au 31 Décembre 1901 à la gare de Sirkédji,—la somme de 952,682 francs montant des dépenses afférentes jusqu'au 1er Mars 1903 à la reconstruction déjà effectuée de la partie de la ligne de Constantinople à Andrinople détruite le 5 Février 1902,—la somme de 36,840 francs montant des travaux de réparation effectués au petit port de Caïks de Dédé-Agatch;

Qu'elle demande encore que le Gouvernement soit tenu de mettre à sa disposition 1,500,000 francs pour remanier la ligne et la mettre à l'abri des inondations;

Qu'elle demande enfin la somme de 306,278 francs représentant les $^4/_5$ des travaux d'agrandissement de l'atelier de Yédikoulé;

Attendu que, de son côté, le Gouvernement a formulé une demande tendant à faire décider que les travaux qui ne remplissent pas certaines conditions, ne peuvent être qualifiés de travaux d'agrandissement et qu'aucun travail d'agrandissement ne pourra être entrepis sans son autorisation préalable;

Attendu que ces demandes sont connexes et qu'il y a lieu de les joindre;

Attendu que d'après son procès-verbal de partage la Commission Arbitrale

a condamné le Gouvernement à payer à la Compagnie 129,873 francs représentant les $^4/_5$ de trente-sept travaux d'agrandissement reconnus par lui, 36,840 francs pour les travaux de Dédé-Agatch, 8599 francs représentant la moitié du prix de 3 des 6 travaux d'agrandissement exécutés á la gare de Sirkédji; qu'elle a, en outre, écarté la demande de la Compagnie d'une provision de 1,500,000 francs;

Qu'il n'y a plus à statuer que sur le surplus de la réclamation de la Compagnie pour travaux d'agrandissement, sur la réclamation relative aux inondations et sur la demande du Gouvernement qui porte exclusivement sur les agrandissements;

En ce qui touche les agrandissements:

Attendu qu'il convient de préciser tout d'abord le régime des conventions passées entre le Gouvernement Ottoman et la Compagnie d'exploitation;

Attendu que ce régime consiste dans le partage des recettes nettes à raison de 45 % pour le Gouvernement et 55 % pour la Compagnie, un prélèvement à forfait par la Compagnie de 7000 francs par kilomètre pour les frais d'exploitation, d'entretien et de réparation à sa charge, et la garantie par elle au Gouvernement d'un minimum de recettes de 1500 francs par kilomètre, les agrandissements devant être supportés à concurrence de $^4/_5$ par le Gouvernement et de $^1/_5$ par la Compagnie;

Qu'il y a là un régime particulier établi par les conventions, et que c'est dans ces conventions et non ailleurs qu'il faut aller chercher la solution des difficultés qui peuvent naître, notamment de celles que soulèvent les agrandissements;

Attendu que la Compagnie a exécuté des travaux d'agrandissement; qu'elle réclame au Gouvernement sa part dans l'exécution de ces travaux, soit les $^4/_5$;

Attendu que le Gouvernement refuse de payer les dits travaux et oppose à cette demande une double fin de non recevoir tirée de ce qu'il ne saurait être question de travaux d'agrandissement avant la pose de la double voie et de la nécessité d'une autorisation préalable donnée par lui pour l'exécution de tout travail d'agrandissement;

Attendu que l'Article 16 de la convention d'exploitation du 18 Mai 1872 fait bien supporter au Gouvernement et à la Compagnie les travaux d'agrandissement et ceux de double voie dans la même proportion, $^4/_5$ au Gouvernement, $^1/_5$ à la Compagnie; mais qu'il n'est dit nulle part, ni dans cet article ni ailleurs, que les travaux d'agrandissement seront subordonnés à la pose de la double voie;

Que l'Article 6 de la même convention dit bien que le Gouvernement pourra

demander le doublement de la voie quand le produit brut du réseau dépassera 50,000 francs par kilomètre et par an, mais que cet article est muet sur les agrandissements et ne dit pas que c'est alors seulement qu'il pourra en être demandé et opéré;

Qu'il faudrait un texte bien formel pour ajourner ainsi indéfiniment des travaux d'agrandissement prévus au contrat;

Que ce texte n'existe pas et qu'il y a lieu d'écarter cette première objection du Gouvernement;

Attendu que les conventions ne contiennent non plus aucun texte qui exige l'autorisation préalable du Gouvernement pour les travaux d'agrandissement;

Que la nécessité de cette autorisation serait de nature à faire échec à l'Article 16; qu'en effet le Gouvernement qui doit supporter les $^4/_5$ du prix des travaux d'agrandissement et qui a naturellement tendance à les considérer comme des travaux d'entretien ou de réparation, n'aurait qu'à refuser son autorisation pour rendre impossible l'exécution de ces travaux ou les mettre à la charge de la Compagnie seule si elle les jugeait et s'ils étaient indispensables;

Que l'économie du contrat se trouverait faussée par l'introduction de cette condition potestative;

Attendu que la Compagnie, de son côté, peut être tentée de considérer et d'exécuter comme travaux d'agrandissement des travaux d'entretien ou de réparation qui sont à sa charge exclusive;

Que cette divergence d'intérêts peut amener un désaccord; qu'en cas de désaccord, entre parties contractantes le dernier mot n'appartient ni à l'une ni à l'autre, mais à la justice, dans l'espèce à la Commission Arbitrale instituée par l'Article 35 du Cahier des Charges pour l'exploitation du 18 Mai 1872;

Qu'il appartient à cette Commission de dire s'il s'agit de travaux de réparation et d'entretien ou s'il s'agit de travaux d'agrandissement;

Attendu qu'au surplus la question de l'autorisation préalable a déjà été tranchée par les Arbitres de 1888;

Attendu que lors de l'Arbitrage de 1888 la Compagnie réclamait une certaine somme pour travaux d'agrandissement;

Attendu que le Gouvernement repoussait cette demande en se fondant d'abord sur ce qu'il n'avait pas autorisé ces travaux;

Attendu que par leur sentence unanime du 3 Juillet 1888 les quatre Arbitres ont repoussé ce moyen et décidé qu'en cas de désaccord des parties c'est

au Tribunal Arbitral qu'il appartenait d'examiner chaque travail et de dire s'il est, ou non, un travail d'agrandissement; qu'ils ont enfin condamné le Gouvernement à payer à la Compagnie 800,000 francs pour travaux d'agrandissement;

Attendu que si cette sentence ne constitue pas l'autorité de la chose jugée quant à la demande actuelle puisqu'il ne s'agit pas des mêmes agrandissements, elle constitue un préjugé singulièrement fort contre la nécessité de l'autorisation préalable déjà repoussée en 1888 par les quatre Arbitres d'alors;

Attendu qu'il est d'ailleurs intervenu entre les parties en 1894, après cette sentence et pour en faciliter l'exécution, un arrangement qui tranche la question;

Attendu qu'en annonçant à la Compagnie par une lettre du 19/1er Décembre 1894 "qu'après certaines réductions jugées équitables le Conseil de son départe-"ment avait arrêté à la somme de 431,882 francs 36 la part incombant au Gou-"vernement Impérial pour les travaux d'agrandissement exécutés jusqu'à la fin de "l'année 1893", le Ministre des Travaux Publics invitait la Compagnie à ne procédéer à aucun travail d'agrandissement sans lui avoir présenté au préalable les plans et projets et sans avoir reçu notification de la décision du Gouvernement qui lui serait communiquée dans les trois mois de la remise des plans, "suivant ce qui se fait pour les comptes des recettes de votre Compagnie";

Attendu que, par sa lettre du 19 Décembre 1894, la Compagnie a répondu: "Quant aux agrandissements à exécuter dans l'avenir, nous sommes disposés à "présenter au Département de votre Excellence, sauf les cas d'urgence, les plans "et devis avant l'exécution des travaux, lesquels seront considérés comme approu-"vés dans les trois mois de leur remise à l'instar des comptes courants des recet-"tes de notre Compagnie. En cas de refus d'approbation dans les trois mois, si "notre Compagnie exécutait néanmoins les travaux, ce serait à ses risques et pé-"rils, c'est-à-dire avec obligation pour elle d'en supporter la dépense intégrale s'il "venait à être reconnu par qui de droit qu'ils n'offraient ni nécessité ni utilité";

Attendu que depuis lors le Gouvernement Ottoman a encore réglé en 1897, comme il l'avait fait en 1894, les travaux d'agrandissement, y compris des travaux qu'il n'avait pas autorisés;

Qu'il prétend, il est vrai, avoir agi ainsi par pure bienveillance; mais qu'en réalité il n'a fait qu'exécuter les conventions et la sentence de 1888 et ne saurait invoquer la nécessité de l'autorisation préalable pour faire écarter la demande de la Compagnie;

Attendu qu'en dehors de ces deux fins de non recevoir le Gouvernement a

encore invoqué un argument tiré de ce fait que les travaux d'agrandissement réclamés par la Compagnie ne seraient que des travaux de parachèvement mis à sa charge par la Convention de 1885;

Attendu que les travaux d'agrandissement réclamés par la Compagnie n'ont rien de commun avec les travaux de parachèvement mis à sa charge par la Convention de 1885;

Que ces travaux d'agrandissement ont été exécutés à partir du 1er Janvier 1897, et qu'il résulte d'une lettre du Ministre des Travaux Publics du 12/24 Février 1890 que les travaux de parachèvement prévus par la Convention de 1885 étaient terminés en 1890, sauf quelques travaux énumérés dans cette lettre et qui ne figurent pas au nombre de ceux dont la Compagnie réclame le paiement;

Attendu qu'il y a lieu d'examiner si les 71 travaux demeurés litigieux sont bien des travaux d'agrandissement;

Attendu qu'un travail d'agrandissement tombant sous le coup de l'Article 16 est celui qui n'est ni un travail d'entretien, ni un travail de réparation, qui constitue une addition, une augmantation, et qui est grandement utile ou nécessaire;

Que pour avoir ce caractère, il n'est pas besoin qu'il soit nécessité par un accroissement du mouvement ou qu'il ait pour effet l'augmentation des recettes, comme le prétend le Gouvernement;

Que c'est à la lumière de ces principes déjà posés par la sentence arbitrale de 1888 qu'il convient d'examiner la demande de la Compagnie;

Attendu qu'en dehors des 37 travaux d'agrandissement dont le procès-verbal de partage condamne le Gouvernement à payer les $^4/_5$, il en reste 69 pour les quels la Compagnie réclame 1,182,851 francs représentant les $^4/_5$ de la dépense, et 2 s'appliquant à l'atelier de Yédikoulé pour lesquels elle réclame 306,278 francs représentant aussi les $^4/_5$ de la dépense;

En ce qui touche les travaux se rapportant aux Numéros 8 à 16, 26 à 31, 44 à 50, 60 à 68, 78 à 86, 93 à 94, 96 à 100:

Attendu qu'il s'agit d'agrandissement des ouvrages d'art ou d'exhaussement de la voie pour éviter les inondations; que ces travaux constituent des améliorations et ont bien le caractère de travaux d'agrandissement et non de travaux d'entretien ou de réparation;

En ce qui touche les travaux se rapportant aux numéros 32, 51, 95, 101 et 102;

Attendu qu'il s'agit de perreyages ou de paraneiges pour protéger les remblais contre les eaux ou la voie contre la neige; que ce sont encore là des améliorations, de véritables additions, et non pas seulement des travaux d'entretien; qu'ils ne sauraient perdre le caractère de travaux d'agrandissement sous prétexte qu'ils protègent la voie et facilitent l'exploitation du chemin de fer;

Qu'il en est de même des bâtiments; que notamment la maison N° 104 est destinée à un agent qui doit être logé sur les lieux dans l'intérêt de la sécurité publique;

Que c'est aussi dans l'intérêt de la sécurité publique que sont établis les sémaphores, les passages en sous-sol ou au-dessus, les clôtures et routes d'accès, les nouvelles voies et dépôts qui constituent des améliorations, des additions et par conséquent de véritables travaux d'agrandissement;

Attendu que le Gouvernement demande encore qu'on écarte les travaux se rapportant aux numéros 7 et 108 parce qu'ils datent de l'année 1896 et que les agrandissements ont été réglés jusqu'au 1er Janvier 1897;

Mais attendu que les travaux en question n'ont pas été compris dans le règlement de 1897 par ce qu'ils n'étaient pas achevés en 1896; qu'il en est d'ailleurs, datant de 1894 et de 1895, parmi les 37 travaux acceptés par le Gouvernement et qu'il a été condamné à payer par le procès-verbal de partage;

Attendu que le Gouvernement demande enfin qu'on écarte les travaux se rapportant aux numéros 58, 72, 87 et 99 parce que ces travaux n'ont pas encore été exécutés;

Attendu que si ces travaux n'ont pas été exécutés, les plans et projets en ont été remis au Gouvernement; qu'ils ont le caractère d'agrandissements et qu'il y a lieu de condamner le Gouvernement à mettre les $^4/_5$ de la dépense à la disposition de la Compagnie à charge par elle de justifier de leur exécution;

Attendu que le Gouvernement n'a pas sérieusement contesté la nécessité ou la grande utilité de tous les travaux dont nous venons de parler; qu'il s'est toujours borné à prétendre que c'étaient des travaux d'entretien; qu'on ne saurait, en effet, contester leur nécessité ou leur grande utilité;

Attendu que s'il pouvait y avoir un doute sur le caractère de ces travaux, il serait levé par les précédents; qu'il n'est pas un des travaux pareils ou similaires à ceux dont il s'agit, qui n'ait été classé par le Gouvernement lui-même dans les arrangements de 1894 et de 1897, ou par la sentence Arbitrale de 1888, parmi les travaux d'agrandissement et non d'entretien;

Qu'il convient donc d'accueillir la demande de la Compagnie pour le paiement des $^4/_5$ de la valeur de ces 69 travaux, mais qu'il y a lieu de faire subir une réduction de $7^1/_2$ % au chiffre demandé par la Compagnie et de fixer ex æquo et bono la somme due par le Gouvernement de ce chef à 1,094,137 francs;

En ce qui touche l'atelier de Yédikoulé:

Attendu que cet atelier a dû être agrandi; que la nécessité de cet agrandissement est constatée par un rapport d'ingénieur; qu'elle résulte d'ailleurs de ce fait que dès 1894 le Ministère des Travaux Publics avait accepté le principe de l'agrandissement; qu'il y a là une amélioration et une addition nécessaires, par conséquent un travail d'agrandissement;

Qu'il en est de même et pour les mêmes raisons de l'établissement d'une conduite d'eau dans cet atelier;

Qu'il y a donc lieu d'accueillir la demande de la Compagnie pour le remboursement des $^4/_5$ de la valeur de ces travaux, de lui faire subir une réduction de $7^1/_2$ % et de fixer, ex æquo et bono, la somme due par le Gouvernemeut de ce chef à 283,307 francs;

En ce qui touche les travaux de la gare de Sirkédji:

Attendu que le Gouvernement conteste le caractère de travaux d'agrandissement à 3 des travaux sur 6;

Attendu que l'installation d'un câble télégraphique, le prolongement de la remise à voitures, l'établissement d'une fosse de révision des voitures constituent bien des installations nouvelles dont la nécessité est certaine; qu'ils ont donc bien le caractère de travaux d'agrandissement;

Que le Gouvernement ne doit que la moitié du prix de ces travaux et a le droit de les payer comme les transports militaires;

Attendu que ces 3 travaux s'élèvent à 143,276 piastres dont la moitié seulement, 71,638 piastres ou 16,281 francs, est à la charge du Gouvernement;

Qu'il y a lieu de leur faire subir la même réduction de $7^1/_2$ % et de fixer la somme due de ce chef par le Gouvernement à la Compagnie à 15,060 francs;

En ce qui touche les travaux nécessités par les inondations du mois de février 1902:

Attendu que le Gouvernement prétend que ces travaux doivent rester à la charge de la Compagnie à raison de l'obligation qui incombe à celle-ci de maintenir la ligne en bon état;

Mais attendu que si la Compagnie est tenue de pourvoir à l'entretien et aux réparations de la chose louée, elle ne saurait être astreinte à la reconstruction d'ouvrages entièrement détruits non par défaut d'entretien, mais par force majeure, ce qui est le cas actuel; que des travaux de ce genre sont et doivent être à la charge du propriétaire comme l'ont déjà reconnu les Arbitres de 1888, et comme le Gouvernement l'a reconnu lui-même à propos du pont de l'Arda enlevé dans les mêmes conditions;

Que, toutefois, cette obligation du Gouvernement ne peut s'appliquer qu'à des ouvrages ayant leur individualité propre et destincte, tels que des ponts, aqueducs, bâtiments détruits, et non à la voie courante qui ne forme pas un ouvrage spécial, et dont il est d'ailleurs difficile ou impossible de démontrer la destruction complète, une partie des terrassements, des traverses, des rails et accessoires restant plus ou moins intacte;

Que le rétablissement de la voie ne saurait donc être considéré comme une reconstruction et doit être rangé dans la catégorie des travaux d'entretien et de réparation;

Que, par suite, il n'y a lieu de prendre en considération comme s'appliquant à des dépenses de reconstruction, parmi les demandes faites de ce chef par la Compagnie, que celles qui portent sur les deux ponts situés aux kilomètres 183,251 et 211, 011 de la ligne de Constantinople à Andrinople;

Que le montant de ces demandes est de 798,636 francs; qu'il y a lieu de faire subir à cette somme, ex æquo et bono, une réduction de 75,000 francs pour tenir compte notamment de l'avantage que trouvera la Compagnie à avoir deux ouvrages neufs exigeant de moindres frais d'entretien pendant les premières années;

Attendu que, en ce qui concerne le remboursement des sommes dépensées par la Compagnie pour le rétablissement de la voie hors des deux ponts susénoncés à la suite de l'inondation de février 1902, il n'y a pas lieu de l'ordonner à titre de reconstructions par les raisons indiquées ci-dessus;

Que, toutefois, si la ligne n'a pas été reconstruite telle qu'elle était, si le profil en a été exhaussé, si l'ouverture des ouvrages a été agrandie, s'il a été construit des ouvrages nouveaux qui n'existaient pas auparavant, les dépenses effectuées de ce chef seront considérées comme s'appliquant à des agrandissements en vertu des principes ci-dessus posés quant aux agrandissements;

Que n'ayant pas entre les mains les éléments nécessaires pour procéder, d'a-

près ces principes, à la ventilation des dépenses effectuées de ce chef par la Compagnie, nous devons nous borner à réserver sur ce point ses droits, en faisant droit, mais dans cette mesure seulement, aux conclusions subsidiaires prises par elle devant la Commissions Arbitrale;

Par ces motifs,

Notre avis est de dire que les 71 travaux litigieux sont des travaux d'agrandissement;

Que les travaux d'agrandissement ne sont subordonnés ni au doublement de la voie ni à l'autorisation préalable du Gouvernement;

Qu'il y a lieu de condamner le Gouvernement à payer à la Compagnie 1,094,137 francs représentant, après réduction, les $^4/_5$ du coût de 69 de ces travaux, avec intérêts à 9 % à partir des mises en demeure respectives, et pour le surplus à partir du 7 Mai 1903, sauf en ce qui touche les travaux portant dans l'annexe 10 des conclusions de la Compagnie·le Numéros 58, 72, 87 et 99, travaux sur le montant desquels les intérêts ne courront que du jour de leur exécution;

Qu'il y a lieu de condamner également le Gouvernement à payer à la Compagnie 283,307 francs représentant, après réduction, les $^4/_5$ des travaux exécutés à l'atelier de Yédikoulé avec intérêts à 9 % à partir du 21 Novembre 1901;

Qu'il y a lieu de condamner le Gouvernement à payer à la Compagnie la somme de 15,060 francs représentant, après réduction, la moitié des travaux exécutés à Sirkédji avec les intérêts à 6 % l'an à partir du 1er Janvier suivant l'exécution de chaque travail, la dite somme en capital payable comme les transports militaires;

Qu'il y a lieu de condamner le Gouvernement à payer à la Compagnie 723,636 francs pour les travaux nécessités par les inondations de février 1902, avec intérêts à 9 % du 7 Mai 1903, en réservant le droit de la Compagnie de demander le remboursement des $^4/_5$ de toutes dépenses qu'elle aurait effectuées à la suite des dites inondations en dehors des deux ponts et qui auraient le caractère d'agrandissements d'après les principes ci-dessus posés;

Qu'il y a lieu enfin de rejeter le surplus des conclusions des parties.

Paris, le 13 Janvier 1904.

KVASSAY.
V. MILLIARD.

VI

FORMALITÉS DOUANIÈRES

(6me Demande de la Compagnie)

VI

PROCÈS-VERBAL DE PARTAGE.



L'an 1903, le 18 Octocbre /1er Novembre, la Commission Arbitrale s'est réunie à huis clos à 12 heures à la Sublime-Porte.

Elle a repris son délibéré sur la demande N° 6 de la Compagnie relative aux formalités douanières appliquées à Constantinople et à Salonique, demande discutée par les mandataires des parties dans les séances des 13/26 et 16/29 Octobre 1903.

Leurs Excellences Djélaleddin Pacha et Gabriel Effendi sont d'avis que le régime douanier appliqué jusqu'ici tant à Constantinople qu'à Salonique, est dicté par des raisons d'ordre général, qu'il n'a pu causer aucun préjudice à la Compagnie et qu'il n'y a pas lieu de modifier ce régime qui, jusqu'à ces derniers temps, n'avait pas donné lieu à une réclamation quelconque de la Compagnie.

M. M. de Kvassay et Milliard sont d'avis que l'Article 4 de la Çonvention spéciale de 1872 est formel, qu'il prescrit que la visite des objets arrivant soit par terre, soit par mer doit s'effectuer dans les stations et sans déplacement des objets; que cette stipulation a été faite dans l'intérêt du chemin de fer et de son trafic et que la Compagnie a le droit incontestable d'en- réclamer l'application. — Ils pensent que cet article s'applique au trafic local comme au trafic internationnal, car l'article ne distingue pas et il y a même raison de décider pour l'un et pour l'autre. — Ils estiment qu'il est enfreint à Salonique et à Constantinople: à Salonique où le Gouvernement n'a même pas établi de douane dans la gare et n'a jamais manifesté l'intention d'en établir une; à Constantinople où il y a bien un bureau de douane à la gare de Sirkédji, mais où on n'en fait pas moins passer les marchandises par la douane de Galata ou de Stamboul sous prétexte de leur faire subir une formalité d'enregistrement. En conséquence ils sont d'avis que cet article est enfeint par le Gouvernement et que l'inexécution de cet article cause un préjudice à la Compagnie pour lequel elle a droit à une réparation.

Dans ces conditions, les Arbitres n'ayant pu se mettre d'accord et une majorité n'ayant pu s'établir, le Tribunal Arbitral déclare qu'il y a partage, qu'il en sera dressé le présent procès-verbal et que la question sera soumise au Sur-Arbitre conformément à l'Article 9 du Compromis.

Les Arbitres feront, de part et d'autre, leur sentence qui sera communiquée au Sur-Arbitre, avec le présent procès-verbal.

Fait et signé à Constantinople, le 18 Novembre /1er Décembre 1903.

(Signé:) **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **V. MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

VI

AVIS

DE L. L. EXC. DJÉLALEDDIN PACHA ET GABRIEL EFFENDI.

Les deux Arbitres soussignés,

Vu les conclusions des parties, les observations écrites et toutes pièces à l'appui;

Ouï les mandataires des parties en leurs observations orales, et après en avoir délibéré,

Vu le procès-verbal de la Commission Arbitrale en date du 18 Octobre /1er Novembre 1903 établissant dans quelles conditions partage a été déclaré sur la demande N° 6 de la Compagnie;

Vu les dispositions de l'Article 10 du Compromis,

Déclarent que les motifs qui les ont déterminés à émettre un avis différent de celui de leurs collègues sont les suivants:

Attendu que la Compagnie d'exploitation, par sa demande N° 6 conclut à ce qu'il plaise au Tribunal Arbitral: 1° de dire que le Gouvernement Impérial sera tenu de prendre, dans le mois de la sentence à intervenir, les mesures nécessaires pour se conformer à l'Article 4 de la Convention spéciale du 18 Mai 1872, en faisant procéder à l'accomplissement des formalités douanières dans l'intérieur des stations de Constantinople et de Salonique; 2° de condamner le Gouvernement à payer à la Compagnie pour réparation du préjudice éprouvé par elle jusqu'au 31 Décembre 1902 du chef de l'inexécution du dit article, la somme de 578,956 francs;

Attendu que pour justifier cette réclamation la Compagnie invoque les dispositions de l'Article 4 de la Convention spéciale du 18 Mai 1872;

Qu'elle prétend qu'aux termes de ces dispositions édictées en vue de faciliter et de développer le trafic, toutes les marchandises arrivant par chemin de fer ou qui, arrivées par mer, sont destinées à voyager par chemin de fer, doivent subir la visite et les formalités douanières dans l'intérieur des stations; que, loin de se

conformer à ces dispositions, le Gouvernement y contrevient à Constantinople et à Salonique; qu'à Constantinople, les formalités douanières relatives tant aux marchandises arrivées par chemin de fer pour une distination autre que la capitale qu'à celles qui, arrivées par mer, doivent être expédiées à l'intérieur, s'effectuent hors de la gare et dans les bureaux de la douane à Stamboul et à Galata; qu'à Salonique, à l'exception de quelques transports en transit par wagons complets, les marchandises, même celles destinées à la ville, sont visitées à la douane loin de la gare;

Qu'elle prétend, enfin, que pour lutter contre les conséquences du surcroît de frais et charges que les marchandises subissent du fait de ce déplacement et qui s'élève à francs 2.63 par tonne sur le réseau de Constantinople et à francs 2.30 par tonne sur celui de Salonique, elle a dû procéder à une réduction de tarifs se traduisant par une perte de francs 578,956 au 31 Décembre 1903;

Attendu que le Gouvernement demande le rejet de ces deux demandes et soutient, de son côté:

Que l'Article 4 ne renferme pas une stipulation d'ordre absolu et n'est relatif qu'aux voyageurs et à leurs objets et colis;

Qu'en ce qui concerne Constantinople la visite ailleurs qu'à la gare n'a trait qu'aux marchandises arrivant par voie de mer de l'étranger et destinées à une localité du Vilayet d'Andrinople; que ces marchandises ne représentent même pas le 2 $^{1}/_{2}$ du trafic total sur le réseau de Constantinople;

Que la Compagnie est d'autant moins fondée à réclamer en sa faveur l'application de l'Article 4 qu'elle exige un loyer pour les locaux douaniers et néglige d'en mettre à la disposition du Gouvernement qui soient assez vastes pour servir à une telle application de l'Article 4;

Qu'en ce qui concerne Salonique, les marchandises dont la visite douanière s'effectue hors de la gare ne représentent qu'une partie minime (7 $^{0}/_{0}$) du trafic de ce réseau et que, si la Compagnie ne persistait pas à entrâver l'exécution du raccordement, tout inconvénient signalé par elle disparaîtrait;

Qu'en ce qui concerne les dommages-intérêts il y a contradiction, quant aux montants réclamés, entre la mise en demeure du 21 Novembre 1901 et la demande formulée dans le Compromis, et qu'ils sont réclamés même pour la période antérieure à la mise en demeure;

Attendu que pour déterminer la portée de l'article 4 de la Convention spéciale du 18 Mai 1872, il y a lieu de tenir compte du principe que l'exploitation

de chemins de fer est indépendante en elle-même de l'administration douanière; que celle-ci appartient à l'Etat, qui en règle le fonctionnement dans la plénitude de son pouvoir souverain; que s'il est utile, pour le développement du trafic et la répression de la contrebande, de concilier l'exercice du droit de l'Etat avec les intérêts des Compagnies de transports, il n'en est pas moins vrai que celles-ci ne sauraient limiter le pouvoir de l'Etat dans l'application du régime douanier;

Attendu que c'est dans cet ordre d'idées et sous l'empire de ce principe qu'il y a lieu d'envisager les dispositions de l'Article 4 de la Convention susmentionnée;

Attendu que cet article est conçu comme suit:

"La visite des objets arrivant, soit par terre soit par mer, dans l'emplacement "des stations et soumis aux droits de douane, s'exercera dans l'intérieur de cha-"que station respective sans déplacement des dits objets".

"A l'effet de fournir à la Direction des douanes le local nécessaire pour ses "bureaux à cet effet, et pour la surveillance que ses Agents devront exercer, la "Compagnie d'Exploitation mettra à la disposition de la Direction, dans la sta-"tion de Constantinople, ainsi que dans chaque station frontière, suivant son im-"portance, un bâtiment suffisant pour cinq à dix employés".

Attendu que les mots "la visite des objets arrivant soit par terre soit par mer dans l'emplacement des statisns" semblent bien indiquer que cet article n'a qu'une portée limitée; qu'il a pour effet de faciliter le transport des voyageurs en leur évitant un déplacement quelconque en vue de l'accomplissement des formalités douanières; qu'en tout cas son application s'exerce là où il n'y a pas solution de continuité entre la gare et le lieu de destination ou celui d'arrivée des objets ayant voyagé ou devant voyager par chemin de fer;

Attendu qu'il ne serait pas possible de donner aux dispositions de cet article une portée plus étendue sans courir le risque de donner lieu à des conséquences inadmissibles à tous les points du vue;

Que la prétention de la Compagnie de concentrer dans les bureaux douanières attachés à ses gares la visite et l'accomplissement des formalités pour toutes les marchandises, en général, transportées ou devant être transportées par chemin de fer tend à placer dans ces gares l'administration entière de la douane, ce qui—indépendamment des inconvénients qui en découleraient—irait à l'encontre du texte même de l'article 4;

Attendu, en effet, que pour la visite des objets prévue par cet article, la

Compagnie doit fournir le local nécessaire dont l'étendue est déterminée; que ce local doit être suffisant pour contenir cinq à dix employés;

Que l'exiguïté du local à fournir prouve bien que le Gouvernement n'a pu avoir en vue l'accomplissement dans les gares de formalités douanières pour toutes les marchandises transportées ou à transporter par chemin de fer; que si tel avait été le but de l'Article 4, il est de toute évidence qu'il n'aurait pu être question de local suffisant pour cinq à dix employés puisque, dans le cas supposé l'administration douanière devant être en grande partie concentrée dans la gare, un local d'une capacité trois ou même six fois supérieure n'aurait pas suffi;

Attendu, d'autre part, que l'application de l'Article 4 telle qu'elle est réclamée par la Compagnie d'Exploitation donnerait lieu, en fait, à des inconvénients et à des conséquences dommageables pour l'Etat et qu'il n'est pas possible d'admettre que l'on puisse voir se retourner contre l'Etat une disposition créée en vue de faciliter, dans certains cas, les opérations de transport;

Attendu, en effet, qu'indépendamment de la nécessité de devoir organiser à nouveau tous les services de l'administration douanière et de la perturbation générale qu'en ressentirait le régime douanier, la surveillance des marchandises ne serait plus—, à Constantinople surtout, par suite de la configuration de la capital—assurée comme par le passé;

Qu'il est de principe, en effet, que les marchandises ne puissent pénétrer à l'intérieur de la ville avant d'avoir subi la visite en douane;

Qn'en conséquence de ce principe, les marchandises sortant du bord ne peuvent prendre une autre destination que celle de la douane de Galata ou de Stamboul; que les agents de transports, bateliers ou autres qui enfreindraient cette règle et dirigeraient ailleurs les marchandises seraient passibles de pénalités;

Attendu que la Compagnie ne saurait vouloir et ne veut pas en fait s'insurger contre celle règle qui est essentielle en matière douanière; que sa prétention se limite à réclamer que la visite soit faite à l'intérieur de la gare;

Attendu, toutefois, que cette prétention irait à l'encontre de la règle ci-haut posée qui resterait sans application au grave détriment du Fisc;

Qu'en effet, aucun bureau douanier n'existant au débarcadère de Sirkédji et la gare étant située bien loin de ce débarcadère, la prétention de la Compagnie donnerait lieu à deux conséquences également inadmissibles: ou les marchandises devraient pénétrer à l'intérieur de la ville sans subir de visite douanière

préalable, ce qui nécessiterait la création d'un service de surveillance le long du parcours du débarcadère à la gare de Sirkédji ; ou, pour obvier aux frais d'un tel service, toute une administration douanière devrait être créée et installée au débarcadère de Sirkédji, ce qui entraînerait également des frais élevés sans profit appréciable ;

Attendu qu'il résulte de ces considérations de fait que la réclamation de la Compagnie, si elle était accueillie en l'état, ouvrirait un large champ à la fraude et à la contrebande ;

Que l'Etat qui — comme il a été dit plus haut — doit régler le fonctionnement du service douanier dans toute la liberté et la plénitude de son pouvoir souverain, se trouverait lésé et soumis à des entrâves, ce qui ne peut avoir été la conséquence voulue par lui des dispositions de l'Article 4 ;

Attendu que le fait pour les marchandises venant par mer à Constantinople et destinées à la Bulgarie ou à la Roumélie Orientale d'être soumises à une inscription avant la visite douanière à Sirkédji, ne saurait donner lieu à des griefs de la part de la Compagnie ;

Que, quelle que soit, en effet, la portée de l'Article 4, l'Etat ne peut s'être par cet article interdit le droit de prendre telle mesure propre à assurer l'arrivée des marchandises à la douane de Sirkédji et d'empêcher leur détournement en cours de route ; que la formalité d'inscription préalable, qui constitue une mesure de cette catégorie et n'empêche pas la visite douanière à la gare, ne saurait être considérée comme allant à l'encontre des dispositions de l'Article 4 ;

Qu'il s'ensuit que les seules marchandises auxquelles pourraient éventuellement se rapporter les griefs de la Compagnie sont celles qui, arrivées de l'étranger par voie de mer, sont destinées à une localité du vilayet d'Andrinople ; que le montant de ces marchandises n'atteint même pas le $2^{1}/_{2}$ % de la quantité de tonnes transportées sur ce réseau ; qu'à Salonique cette proportion est de 7 % ;

Attendu que, dans ces conditions, et en présence de quantités aussi minimes, il serait encore moins possible d'admettre une applicatton de l'Article 4 donnant lieu à des conséquences aussi dommageables que celles énoncées plus haut ;

Attendu que, si l'on devait, pour de telles quantités insignifiantes, modifier le régime douanier suivant les vues de la Compagnie, les frais qu'une telle modification entraînerait seraient énormes et que l'on ne conçoit pas comment la Compagnie pourrait insister à vouloir — sans aucune compensation appréciable — les mettre à la charge de l'Etat ;

Quant aux dommages :

Attendu que le service douanier — tel qu'il fonctionne actuellement — n'étant pas comme il a été exposé plus haut, contraire aux dispositions de l'Article 4, la Compagnie ne saurait prétendre à des dommages-intérêts du chef d'inexécution de cet article ;

Attendu, d'autre part, que le dommage semble d'autant plus contestable que, la quantité de marchandises visées par les griefs de la Compagnie est minime, que la réduction des tarifs est due à d'autres circonstances qu'à celle de la prétendue inexécution de l'Article 4 et que la Compagnie n'a jamais, avant l'année 1900, soulevé la moindre réclamation contre l'application — telle qu'elle est pratiquée depuis 28 ans — application dont elle a ainsi démontré s'accommoder sans réserves ;

Attendu, au surplus, que le chiffre de francs 578,956 réclamé par la Compagnie ne saurait être justifié en aucune façon ;

Qu'en premier lieu il serait invraisemblable que la Compagnie ait subi pour la période de Novembre 1901 à Janvier 1903, soit pour un an et un mois, un dommage de francs 328,956, alors qu'aux termes de sa mise en demeure du 21 Novembre 1901 ce dommage pour la période de 1889 à 1901 soit pour 13 ans, n'aurait été que de francs 250,000 ;

Qu'aucune preuve justificative du dommage n'a été produite ;

Attendu que dans ces conditions, en droit et en fait, aucun dommage intérêt ne saurait être accordé de ce chef ni pour la période antérieure à la mise en demeure ni pour la période postérieure ;

Par ces motifs,

Les deux Arbitres soussignés sont d'avis qu'il y a lieu de rejeter les demandes de la Compagnie formulées dans sa sixième réclamation.

Fait à Constantinople, le 10/23 Janvier 1904.

(Signé) : **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**

VI

AVIS

DE M. M. DE KVASSAY ET MILLIARD.

Les deux Arbitres soussignés,

Vu le procès-verbal de la Commission Arbitrale en date du 1er Décembre 1903 établissant dans quelles conditions partage a été déclaré sur la sixième demande de la Compagnie,

Vu les Articles 6 et 10 du Compromis,

Formulent comme suit leur avis séparé:

Attendu que la Compagnie demande que le Gouvernement Impérial soit tenu de prendre, dans le mois de la sentence à intervenir, les mesures nécessaires pour se conformer à l'Article 4 de la Convention spéciale du 18 Mai 1872 en faisant procéder à l'accomplissement des formalités douanières dans l'intérieur des stations de Constantinople et de Salonique; qu'elle demande, en outre, que le Gouvernement soit condamné à lui payer pour réparation du préjudice éprouvé par elle jusqu'au 31 Décembre 1902, du chef de l'inexécution du dit article, la somme de 578,956 francs;

Attendu que le Gouvernement a conclu au rejet de la demande;

Attendu que si le Gouvernement peut, en vertu de son droit de souveraineté, régler à son gré les formalités douanières, il est tenu de respecter les Conventions conclues et par lesquelles il a limité ce droit de souveraineté;

Attendu qu'aux termes de l'Article 4 "la visite des objets arrivant soit par "terre, soit par mer, dans l'emplacement des stations et soumis aux droits de "douane, s'exercera dans l'intérieur de chaque station respective, sans déplacement "des dits objets";

Attendu que cette stipulation est aussi nette et formelle que possible; qu'elle prescrit dans l'intérêt du chemin de fer, pour en faciliter et favoriser le trafic, que les formalités douanières devront être faites dans les gares pour toutes les marchandises à destination du chemin de fer ou en venant;

Attendu que le Gouvernement essaie de soutenir 1° Que cette disposition ne s'applique qu'au trafic international, 2° Qu'elle est exécutée dans la mesure du possible à Constantinople au moins;

Attendu, sur le premier point, que la Convention ne distingue pas entre le trafic international et le trafic local; qu'aux termes de l'Article 4 ce sont tous les objets arrivant soit par terre soit par mer qui bénéficient de cette disposition aussi bien applicable aux marchandises venant par exemple d'Asie Mineure pour prendre le chemin de fer qu'à celles venant de l'étranger;

Que les parties n'avaient d'ailleurs aucune raison de distinguer entre les deux trafics; car il s'agissait de favoriser et de multiplier les transports par chemin de fer, et le trafic local alimente la ligne comme le trafic international;

Attendu, sur le second point, qu'il est établi et qu'il a été confirmé à la Commission Arbitrale au cours de son délibéré, que les marchandises, arrivant à Constantinople par mer à destination du chemin de fer, ne sont pas dirigées directement à la gare de Sirkédji; qu'on leur fait faire un détour en les dirigeant auparavant à la douane de Galata ou de Stamboul sous prétexte d'enregistrement;

Attendu que le Gouvernement dit bien, dans ses conclusions, qu'il ne fait faire ce détour à ces marchandises que pour se conformer au manifeste qui porte l'une ou l'autre de ces douanes; mais qu'il n'ajoute pas que c'est lui qui n'admet point sur les manifestes d'autre destination que celle de la douane de Galata ou de Stamboul, comme la Commission en a eu la preuve au cours de son délibéré;

Attendu qu'il suffirait d'admettre une 3ème indication sur les manifestes pour éviter ce détour coûteux et contraire à l'Article 4;

Attendu que ce sont précisément ces détours que l'Article 4 a voulu prévenir; qu'il suffit, pour s'en convaincre, de se reporter à l'Article 26 du Cahier des Charges en corrélation étroite avec l'Article 4 et où il est dit que "le Gouvernement placera des agents aux stations frontières pour vérifier les marchandises transportées par la Compagnie et pour percevoir les droits suivant les règlements et tarifs de la douane, de manière que les propriétaires en consignation ne soient pas par la suite obligés de les faire repasser par les douanes";

Attendu que le Gouvernement n'a jamais prétendu que les formalités douanières aient été accomplies à la gare de Salonique;

Attendu qu'il prétendrait en vain que des locaux pour les douanes n'ont pas été mis gratuitement à sa disposition par la Compagnie; qu'il n'était pas encore

question de gratuité alors; qu'il a toujours en un local à la disposition à Constantinople et n'en a jamais demandé à Salonique où la Compagnie a toujours été prête à lui en donner un;

Attendu qu'il résulte de tous ces faits que l'Article 4 a été violé à Constantinople et à Salonique;

Attendu, quant aux dommages-intérêts, que la Compagnie n'a signifié de mise en demeure qu'à la date du 21 Novembre 1901; que seule cette mise en demeure a pu faire courir les dommages-intérêts et qu'il y a lieu d'ordonner la réparation du préjudice causé du 21 Novembre 1901 au 31 Décembre 1902; que ce préjudice peut être fixé à 20,000 francs avec intérêts du jour de la sentence;

Par ces motifs,

Notre avis est de dire que le Gouvernement Impérial doit être tenu de prendre dans le mois de la sentence les mesures nécessaires pour se conformer à l'Article 4 de la Convention spéciale du 18 Mai 1872 en faisant procéder à l'accomplissement des formalités douanières dans l'intérieur des stations de Constantinople et de Salonique, sans faire passer les marchandises de Constantinople par les douanes de Galata ou de Stamboul;

Qu'il y a lieu de condamner le Gouvernement à payer à la Compagnie 20,000 francs de dommages-intérêts pour le préjudice éprouvé par elle du 21 Novembre 1901 au 31 Décembre 1902 avec intérêts à 9 % du jour de la sentence;

Qu'il y a lieu de débouter la Compagnie du surplus de sa demande.

Paris, le 13 Janvier 1904.

(Signé:) **KVASSAY.**
" **V. MILLIARD.**

VII

PROCÈS-VERBAL DE PARTAGE.

DÉSIGNATIONS DU SUR-ARBITRE



L'an 1903, le 17/30 Novembre 1903, à une heure de l'après-midi, la Commission Arbitrale s'est réunie à la Sublime-Porte.

M. M. de Kvassay et Milliard ont proposé à leurs collègues un certain nombre de noms pour les fonctions de Sur-Arbitre.

De leur côté, Leurs Excellences Djélaleddin Pacha et Gabriel Effendi ont proposé d'autres noms.

Les Arbitres ont déclaré qu'ils se renseigneraient et qu'ils ajourneraient leur décision à la prochaine séance.

A la séance suivante du 18 Novembre /1 Décembre 1903 l'accord n'a pu se faire sur aucun nom.

En conséquence, le présent procès-verbal a été dressé et signé par les 4 Arbitres.

Fait et signé à Constantinople, le 18 Novembre /1 Décembre 1903.

(Signé): **M. DJÉLALEDDIN.**
" **GABRIEL NORADOUNGHIAN.**
" **V. MILLIARD.**
" **KVASSAY.**

TABLE DES MATIÈRES




STANFORD LIBRARIES